EUROPE : 8 FR. 80. AUTRES PAYS : 9 FR. 70

20 Février 1914. — Tous les Samedis

VIE AU GRAND AIR

Les Secrets de la course à pied

par Jean Bouin

DANS CE NUMÉRO:

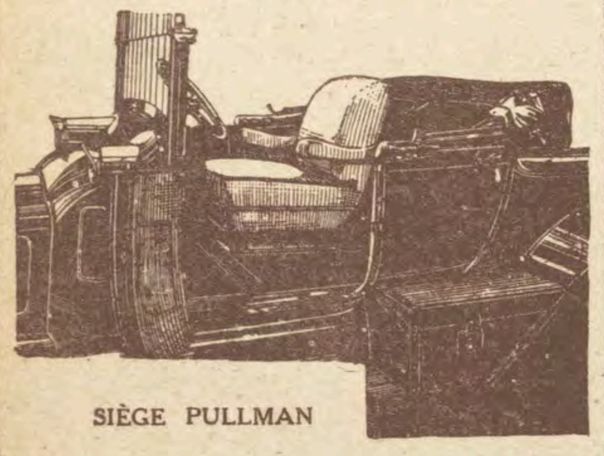
LES SECRETS DE LA COURSE A PIED, par JEAN BOUIN.
LES VOLS NOCTURNES, par MAURICE FARMAN.
MA CARRIÈRE CYCLISTE, par FRANK KRAMER.
UN HORS-TEXTE : L'AVIATEUR PARMELIN.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES SIÈGES

PULLMAN

POUR AUTOMOBILES



SIÈGE PULLMAN

Les dossiers sont indépendants et prennent l'inclinaison désirée.

Les sièges également indépendants se haussent ou s'abaissent à volonté

La partie inférieure s'allonge et s'incline suivant la position que l'on veut faire prendre aux jambes.

LAMPLUGH CARROSSIER

7 Rue Ernest Cognacq LEVALLOIS-PERRET (Seine)

DEMANDER LE CATALOGUE

RUPALI

PARIS GRANDS MAGASINS DU PARI

LOUVRE

Lundi 2 Mars et jours suivants

EXPOSITION GÉNÉRALE

DES

NOUVEAUTÉS D'ÉTÉ

Occasions exceptionnelles à tous les Comptoi

FAUTEUILS ARTICULÉS pour malades et blessés

DUPONT

10, rue Hautefeuille

PARIS (VI^e^)

TÉL. : Gobelins 18-67

Catalogue franco

TRÈS belle chienne, bull-dog français, d droites, blanche, marquée tête, un an, origine, 300 fr. — Chienne levrier écossai dur, espèce rare, bête splendide, très typée, Ecrire Cousin, 148, rue du Château, Paris.

BÈGUES Ecrire à l'Institut des Bègues (Subventionné), 142, Bd Longchamp, Marseille. Honoraires ap. guérison

LA LUMIÈRE ÉLECTRIQUE CHEZ SOI

Sans installation ni liquide par les nouvelles

'LAMPES MAGDA"

Notice franco chez

FAUGER, 79, rue de Turbigo, PARIS

PILES SÈCHES et LAMPES de POCHE. Gros, Détail.

ESSUYAGES ASEPTISÉS

En vente partout

VERDICO

Boît de 1 Kil

3 QUALITÉ

.Couleurs. blanc

. Serviettes.

La Collection d'Art Excelsior

REPRODUCTIONS DE TABLEAUX DE MAITRES : TÉNIERS, BOUCHER, METSU, etc.

(Platinogravure 50 × 40 c/m grandes marges)

Six gravures différentes du 15 Janvier au 16 Avril

Chaque reproduction est vendue **1** fr. **50.** -- Quatre ont déjà paru : deux **Boucher** et deux **Téniers**

Les deux **Boucher.**

Les deux **Téniers.**

En achetant chaque jour ***Excelsior*** on peut obtenir les estampes de la ***Collection d'Art*** contre l'envoi, pour chacune d'elles, des en-têtes de 15 numéros, dont les dates se suivent, accompagnés de 0 fr. 30 en timbres-poste par estampe, pour tous frais.

Adresser les demandes à ***EXCELSIOR****, 88, avenue des Champs-Élysées, PARIS*

17e Année — N° 806. Le Numéro : **50** Centimes. EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70 28 Février 1914. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

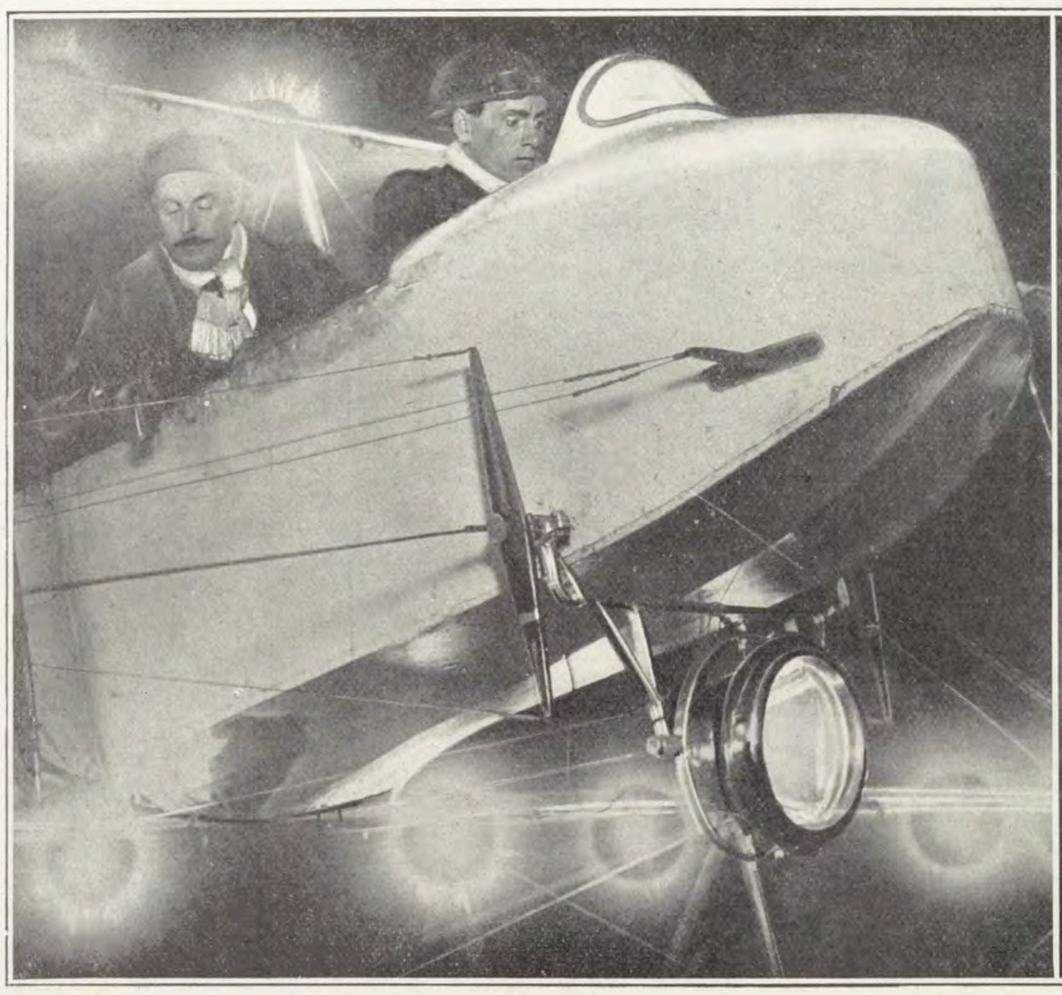
PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reserves pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande

LE MATCH ROLAND GARROS-GUSTAVE HAMEL (1)

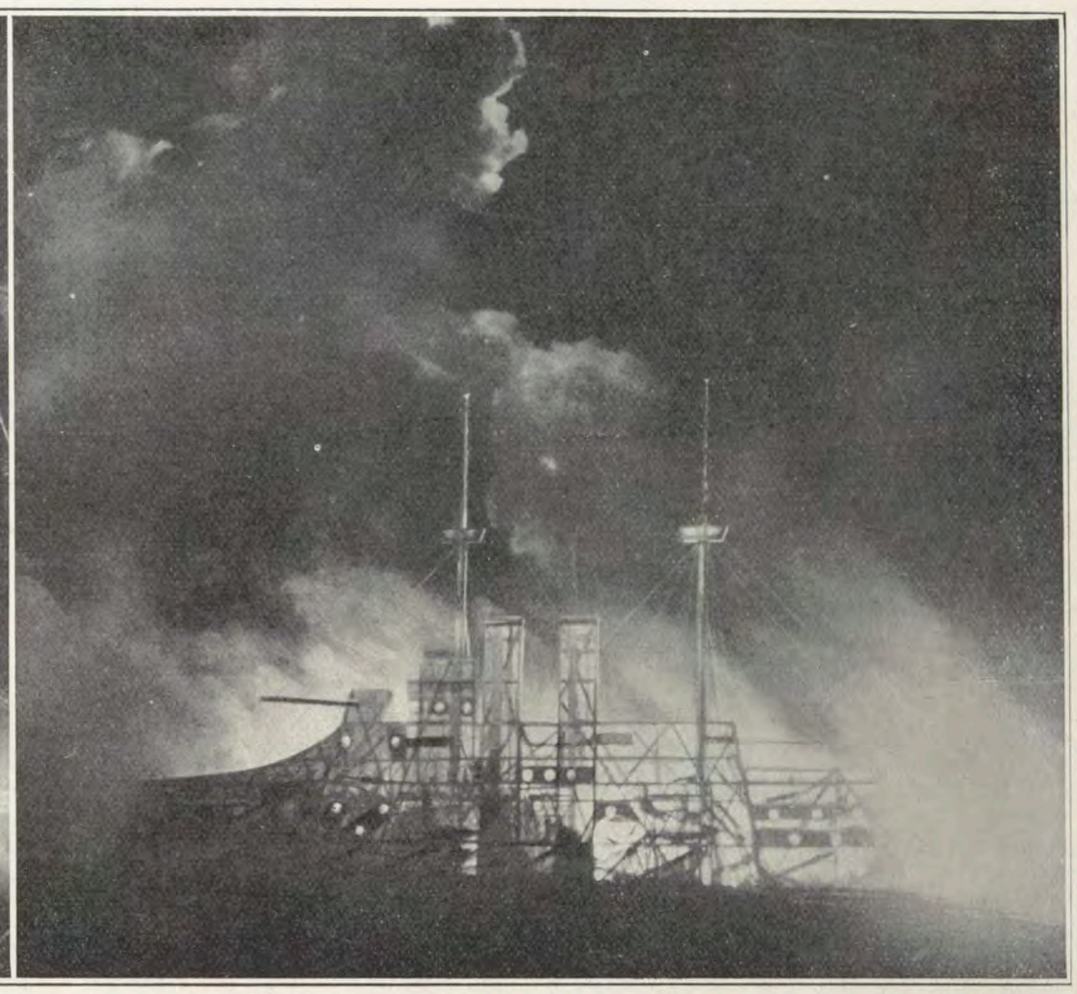
Malgré le temps maussade, la pluie et le vent qui soufflait en tempête, le match Garros-Hamel se disputa dimanche dernier à Juvisy devant une assez nombreuse assistance. Les deux rivaux durent recourir à toute leur énergie et à toute leur science pour affronter la lutte contre les éléments déchaînés. Garros triompha dans les deux manches de vitesse et, de même qu'Hamel, émerveilla l'assistance dans sa haute école aérienne. (Monoplan Morane-Saulnier, moteurs Gnôme, hélices Chauvière). *En médaillon : à gauche, Garros; à droite, Hamel.*

(1) Voir page 189.



UN AÉROPLANE ÉCLAIRÉ

En Angleterre, des essais de vols nocturnes ont été effectués. Les appareils étaient éclairés avec abondance et tout se passa normalement.



ESSAIS DE TIR DANS LA NUIT

A une fête nocturne organisée à Hendon, l'année dernière, un paquebot éclairé était figuré à terre et les aviateurs concurrents firent, dans la nuit, des essais de tir.

LES VOLS NOCTURNES

PAR MAURICE FARMAN

Depuis quelque temps, les aviateurs allemands font preuve d'une activité, d'une énergie qui donnent à réfléchir. Peu à peu, ils nous ravissent les records dont nous avions lieu d'être fiers et qui semblaient devoir nous rester pendant de longues années. Hélas ! tandis que nous nous endormions sur nos lauriers, un aiguillon génial venait fouetter l'amour-propre et... l'intérêt de nos voisins : le gouvernement s'occupait d'eux, mettait à leur disposition des allocations très élevées et leur facilitait le moyen de devenir riches en tentant des exploits, alors que chez nous on ne réussit qu'à s'y appauvrir. Où sont les Mécènes de jadis ? Où sont les actes généreux des années glorieuses ? Nul ne veut maintenant prendre la peine de créer un prix, et pourtant si quelques hommes riches s'en donnaient la peine, réunissaient leurs offrandes, du jour au lendemain, l'état de choses actuel changerait. La France reprendrait la tête et la rivalité franco-allemande se terminerait par notre succès. Oui, mais existent-ils les dix ou vingt millionnaires qui accepteront de collaborer ainsi à la défense de la patrie, de lutter pour l'orgueil de la France. Existent-ils ? Je commence à croire que non. L'heure où l'on accomplissait un geste pour son unique beauté semble passée. Et pendant ce temps-là, l'Allemagne travaille, agit, réussit. On s'en prend, chez nous, aux pilotes, pauvres jeunes gens qui n'hésitent pas à s'élancer à la conquête des nues sans espoir de glaner l'argent, qui devrait les récompenser et les honneurs, qui deviennent plus rares. Si l'on veut que l'aviation prospère, il est indispensable qu'un changement s'accomplisse. Qu'on organise une souscription nationale, qu'on autorise une loterie, que sais-je ? Mais qu'on fasse un effort, sans quoi, comme toujours, notre travail n'aura servi qu'à montrer la grandeur de la science nouvelle, ses possibilités et à livrer à l'Allemagne la façon de s'en servir. Je suis heureux d'avoir l'occasion de jeter publiquement ce cri d'alarme. Agissons quand il en est encore temps, sinon il serait trop tard. Le temps perdu ne se rattrape jamais !

Certes, ils sont beaux, ils sont magnifiques les exploits réalisés ces derniers mois par nos voisins : Stœffler, tenant l'air 22 heures sur 24 et dépassant 2.000 kilomètres. Ingold, voyageant sans escale pendant 16 h. 35, Langer, restant en l'air plus de 14 heures d'abord, 16 heures ensuite sans arrêt, sont dignes de notre plus grande admiration. Ce sont là des héros et nous devons les saluer ! Mais nous n'avons pas à nous incliner ! Croyez-vous que la traversée de la Méditerranée de Garros, Paris-Le Caire par Védrines et Bonnier, Le Caire-Khartoum-Le Caire par Marc Pourpe, l'envolée au-dessus du Mont-Blanc de Parmelin, ne constituent pas des prouesses peut-être encore plus belles et plus difficiles ? Soyez sûrs qu'avant peu, des aviateurs français tenteront de tenir l'air pendant 24 heures sans escale et qu'ils réussiront; soyez certains que les records allemands seront bientôt battus et avec le seul espoir de faire mieux qu'à côté, sans rien autour, malheureusement ! Le Français, une fois de plus prouvera son désintéressement et son patriotisme.

La situation est lamentable, elle n'est pas désespérée et j'ai la conviction que l'année 1914 sera celle des vols de nuit. D'abord, parce que les rares épreuves qui subsistent exigent, pour être gagnées, des voyages nocturnes : c'est la coupe Pommery qui s'étendra sur 36 heures, pour 10.000 francs d'ailleurs, c'est la coupe Michelin qui, pour la première fois, se disputera sur le tour de France, épreuve que nul n'avait encore songé à organiser malgré son intérêt, qui ne saurait échapper à personne, c'est enfin le rallie de Monaco dont les 1.100 kilomètres obligeront les biplans à effectuer le début ou la fin de leur randonnée dans l'obscurité.

MAURICE FARMAN AVIATEUR

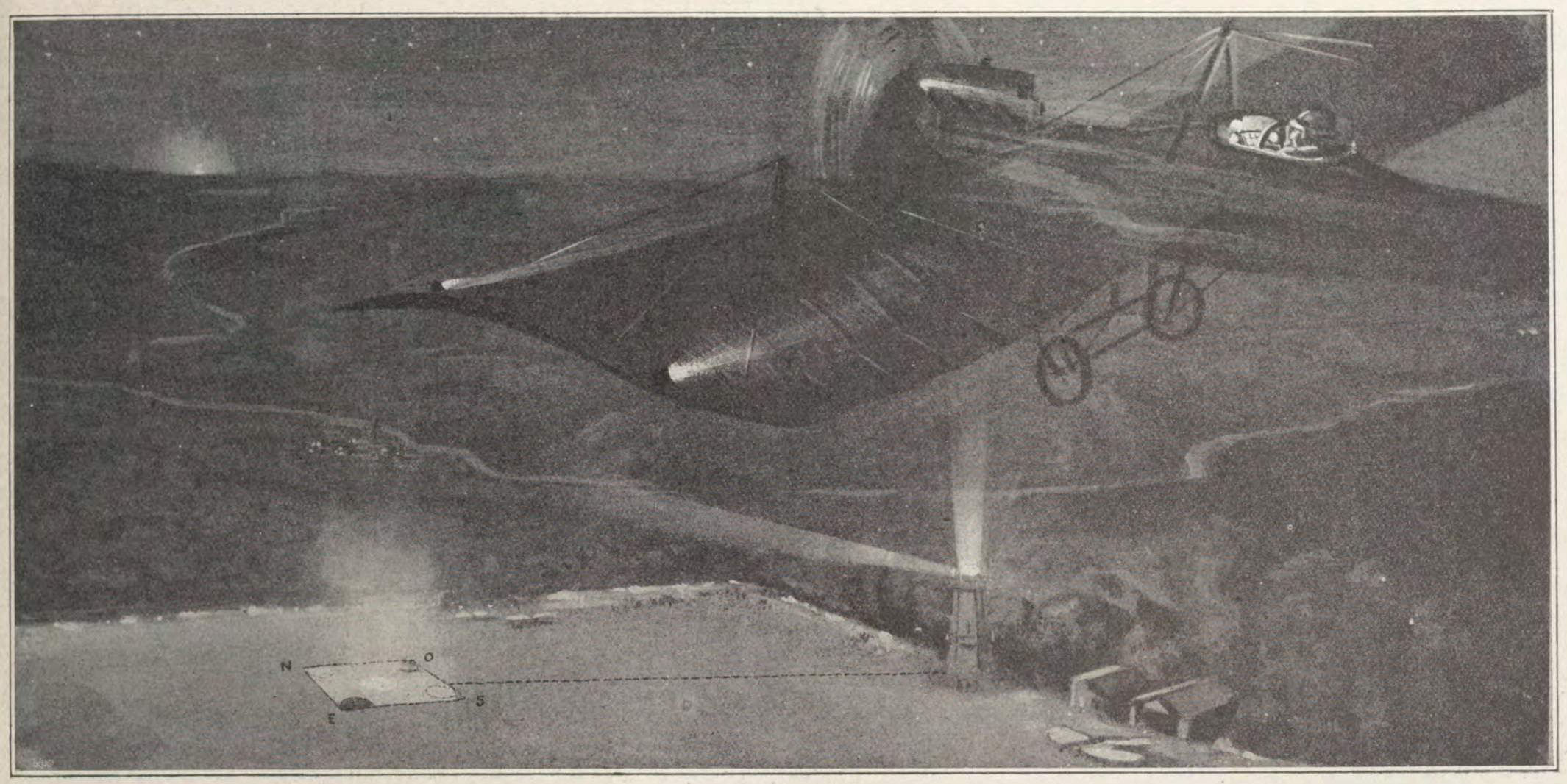
Maurice Farman, constructeur et aviateur, emmène, dans son biplan, son père comme passager.

La Coupe Pommery surtout incitera les compétiteurs à tenir l'air le plus longtemps possible entre le coucher et le lever du soleil. Le vainqueur atteindra près de 3.000 kilomètres, j'en ai la conviction ; 3.000 kilomètres en ligne droite avec les frais de retour, bien entendu à la charge du pilote ! Peut-être aurait-il été plus équitable de faire accomplir un parcours en étoile sur le territoire français. Les dépenses auraient été moins fortes et le résultat tout aussi intéressant.

Donc pour remporter une victoire cette année, il sera absolument nécessaire de voler la nuit. Y réussirons-nous aussi bien que les Allemands ? Pourquoi pas ? De l'audace, de l'énergie, du courage, ne sont-ce pas là les qualités qui font la force de la race française ? S'ils en avaient eu l'autorisation, il y a longtemps que nos pilotes militaires se seraient accoutumés aux randonnées nocturnes. Combien de fois en ai-je entendu qui projetaient d'essayer, de faire des expériences, mais ils n'avaient pas le droit ! En Allemagne, les bureaux autorisaient : nous pouvons comparer !

IMPRESSION DE VOLS NOCTURNES

En ce qui me concerne, j'ai tenu à me rendre compte par moi-même de la façon dont il fallait agencer les appareils dans les vols



LES PRÉCAUTIONS NOCTURNES EN ALLEMAGNE

Outre-Rhin, les aérodromes sont abondamment éclairés, pour permettre aux pilotes de venir s'y poser la nuit. Les phares projettent leur lumière jusqu'à 47 kilomètres. Des plaques tournantes automatiques sont placées au milieu du terrain et leurs feux indiquent la direction du vent à l'oiseau qui vient atterrir.

de nuit. Avant de laisser mes pilotes s'élancer dans les ténèbres j'ai voulu voir et juger.

J'ai opéré progressivement, commençant par des évolutions au clair de lune. Dans ce cas, la difficulté est minime : la seule erreur possible pourrait provenir de l'appréciation des distances dans le sens vertical. Tant qu'on se trouve en plein vol, tout se passe normalement. On connaît son altitude, il n'y a donc rien à redouter, mais c'est à l'atterrissage qu'il faut prendre des précautions : on ne sait pas, en effet exactement si on est à 4, 6 ou 8 mètres du sol.

Puis il faut s'habituer aux vols effectués sans lune. Là, le danger est réel, si on ne s'entoure pas de tous les soins indispensables. Il faut installer l'éclairage à bord d'une façon extrêmement sérieuse et surtout éviter que le système puisse s'arrêter en route, qu'une interruption survienne. L'aviateur doit être sûr de pouvoir compter sans cesse sur sa lumière afin de ne pas en être réduit à voguer dans l'obscurité sans savoir où il se trouve, sans avoir la possibilité de se repérer.

Un exemple de cet inconvénient nous est fourni par le cas de l'aviateur allemand Stoeffler, le frère du recordman du vol des 24 heures. Lorsqu'il voulut tenter le plus long vol de durée en ligne droite, il prit le départ de Villacoublay. Il s'orienta pendant quelque temps grâce à ses lampes, mais soudain l'électricité s'arrêta. Le pilote se trouvait donc dans la situation d'un aveugle. Pendant deux heures, il essaya d'attendre le lever du jour, mais ne sachant nullement quel était l'effet des manœuvres qu'il accomplissait, ignorant s'il avançait ou s'il tournait en rond. Finalement, dans une éclaircie, il crut avoir trouvé l'endroit idéal pour atterrir. Il descendit : la nuit l'avait empêché de s'apercevoir qu'il se trouvait sur l'escalier de Versailles ! Certains rirent de cet incident. Ils eurent tort : la même chose aurait pu arriver au plus habile.

Dans le brouillard, il est impossible de se diriger et de se rendre compte de sa position d'équilibre. La nuit, les inconvénients sont moins dangereux attendu que quelle que soit l'épaisseur des ténèbres on aperçoit toujours un peu la ligne d'horizon qui sert de point de repère. Le péril est donc moindre, mais ce qu'il faut éviter avant tout, c'est d'évoluer la nuit quand il y a de la brume : le pilote se croit plongé dans du marbre noir et ne peut se défendre en cas de panne ou d'atterrissage forcé.

Les vols nocturnes, auxquels je me livre depuis quelque temps, m'ont permis de faire de nombreuses observations profitables, je l'espère. C'est ainsi qu'au point de vue de la direction, je me suis aperçu qu'il était indispensable de recourir à la boussole presque exclusivement, la lecture de la carte présentant des difficultés pour ainsi dire insurmontables. L'autre jour, dans la nuit noire, j'effectuais le parcours Etampes-Buc, sur lequel je m'entraîne depuis des années, que je connais comme si je l'avais fait. Je n'avais pas de boussole, ni de lumières, et dès que je n'eus plus la voie ferrée comme point de direction, mon appareil, qui me semblait voler parfaitement droit, faisait des angles de 20°, marchant en zigzags. Je ne me remettais d'aplomb que lorsque de loin en loin je distinguais un des points de repère que j'ai l'habitude de rencontrer dans cette région qui m'est si familière.

Je sais que je n'étais pas encore très aguerri, mais enfin il y a une déformation de ce qu'on voit qui trouble la vue la nuit. En ce cas, pour se guider et se rendre compte de ce qu'on fait, il est bon de suivre l'ombre de l'appareil que la lune projette sur le sol.

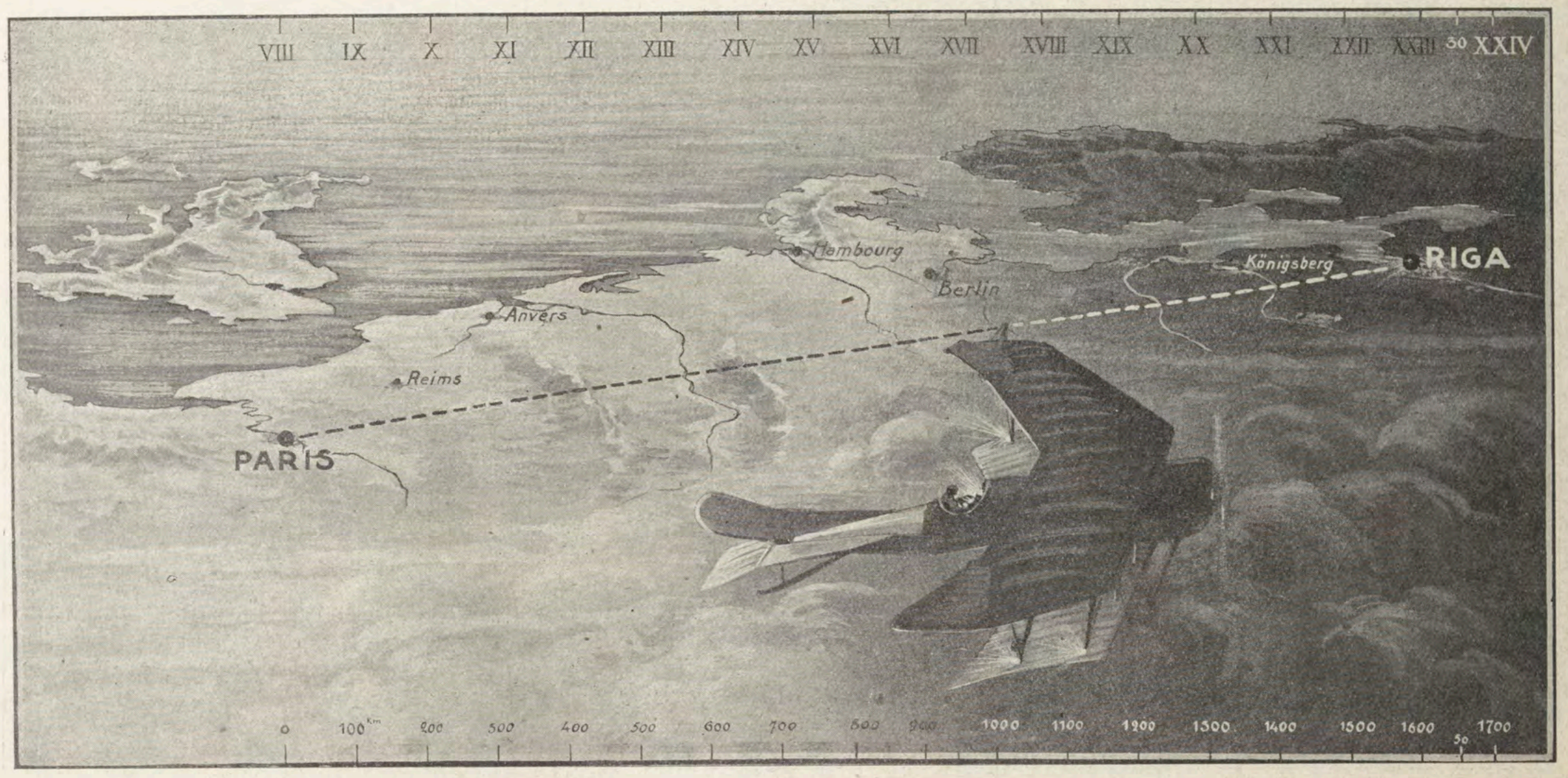
QU'A-T-ON FAIT DEPUIS 1911 ?

Aux grandes manœuvres de 1911 on expérimenta des lampes spéciales pour éclairer les aérodromes. Qu'avons-nous fait depuis ? Rien !

LES DIFFICULTÉS DE L'ÉCLAIRAGE

La question de l'éclairage est délicate et je suis en train de la travailler avec soin. Faut-il se contenter de ne placer les lumières qu'auprès des instruments dont on se sert à bord, boussole, altimètre, carte, etc..., ou est-il prudent d'ajouter sous l'appareil un projecteur qu'on allumerait seulement au moment d'atterrir, alors qu'on serait encore à 200 ou 300 mètres d'altitude. Je vais prochainement faire des essais, mais je dois remarquer que les Allemands — puisque, hélas ! les temps sont venus où nous devons les imiter, — n'emploient pas cette précaution du phare, fixé au châssis d'atterrissage.

Du moment qu'on arrive normalement sur l'aérodrome, quelques lampions suffisent pour éviter tout danger. Je ne crois pas à la nécessité des installations trop poussées et trop exagérées. Deux bons phares et un peu d'essence suffisent à l'aviateur qui cherche où se poser. Il faut laisser un peu d'initiative aux pilotes. Je n'ai pas confiance dans les plaques tournantes automatiques donnant la direction du vent. A quoi bon toutes ces précautions ? C'est beau, elles dénotent une méthode et une recherche que


VIII IX X XI XII XIII XIV XV XVI XVII XVIII XIX XX XXI XXII XXIII 30 XXIV
Hambourg
Berlin
Königsberg
RIGA
Anvers
Reims
PARIS
0 100 km 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 1100 1200 1300 1400 1500 1600 1700
50

CE QU'AURAIT PU FAIRE INGOLD EN LIGNE DROITE

Le record du monde, détenu par l'aviateur allemand Ingold, qui réussit à tenir l'air sans escale pendant 16 h. 35, équivaut au voyage Paris-Riga, s'il avait été fait en ligne droite. Nous avons figuré ce raid fantastique en montrant que, parti en plein jour, le pilote s'arrêta dans la nuit noire, où il évolua pendant plus de 6 heures. Nous avons marqué en haut, les temps du pilote d'Outre-Rhin ; en bas, la distance parcourue.

nous pourrions envier à nos voisins, mais elles me semblent superflues. Ce sont cependant tous ces soins, tous ces soucis qui ont engagé les Allemands à s'élancer délibérément dans la nuit, à y réussir de merveilleux exploits, à nous ravir nos beaux records de durée et de distance. Et malgré les accidents, malgré les mauvaises périodes du début, chaque jour les demandes de pilotes augmentaient et parmi ceux-ci, que de champions qui nous semblaient ne jamais devoir rivaliser avec les nôtres !

L'UTILITÉ DES VOLS DE NUIT

Les vols de nuit sont-ils utiles ? Telle est la question que j'entends quotidiennement poser. Je répondrai sans hésiter : Oui, ils sont non seulement utiles, mais indispensables. D'abord pour l'armée.

Des vols nocturnes sur appareils munis de silencieux, ce sera la déroute de l'armée ennemie. C'est la nuit, un aéroplane chargé de projectiles arrive au-dessus d'un bivouac ou d'un camp ; un coup de projecteur et l'aviateur aperçoit les troupes rassemblées ; avant que celles-ci se soient rendu compte du danger, les explosifs tombent dru sur le sol, semant la terreur, provoquant des carnages. Rien ne peut être tenté contre cet oiseau qui apporte la mort. De même, pour faire sauter les voies ferrées, les ponts et autres ouvrages d'art. De même, pour transporter les ordres d'un bout de l'armée à l'autre, pour les liaisons. La guerre future se fera surtout la nuit et l'armée qui possèdera les meilleurs avions et aviateurs nocturnes sera sûre de la victoire. D'ailleurs, ce n'est pas pour une autre raison que les Allemands se lancent avec autant d'énergie dans cette voie. Et après avoir été hirondelle, l'aéroplane devra devenir chauve-souris.

Au point de vue des courses et des records, je n'ai pas besoin d'insister sur la nécessité de ces vols nouveaux.

Quant au tourisme, je ne vois aucun intérêt à voler la nuit, sauf dans les cas possibles où le pilote voudrait terminer le voyage qu'il avait projeté et pour lequel il aurait été retardé en cours de route. En ce cas, il serait utile de savoir évoluer dans les ténèbres.

Et toutes ces raisons ne suffisent-elles pas à justifier ce que je disais au début de cet article : l'année 1914 ouvrira l'ère des vols nocturnes.

A la fin de la saison dernière, nombreux furent ceux qui s'opposèrent à de semblables raids : les aviateurs ne sont pas des hiboux, déclaraient-il. Et vraiment cette réponse semblait pleine de bon sens lorsqu'on enregistrait les accidents nombreux qui marquèrent les débuts des Allemands dans cette voie. Mais plus il en tombait, plus il s'en présentait pour tenter ces performances que nous jugions alors inutiles et irréalisables.

MAURICE FARMAN.

BRUNO LANGER

L'aviateur allemand Bruno Langer qui, par deux fois en une semaine, a réussi a tenir l'air sans escale, d'abord 14 h. 7, sur aérodrome, puis 16 heures à travers la campagne.

VICTOR STŒFFLER

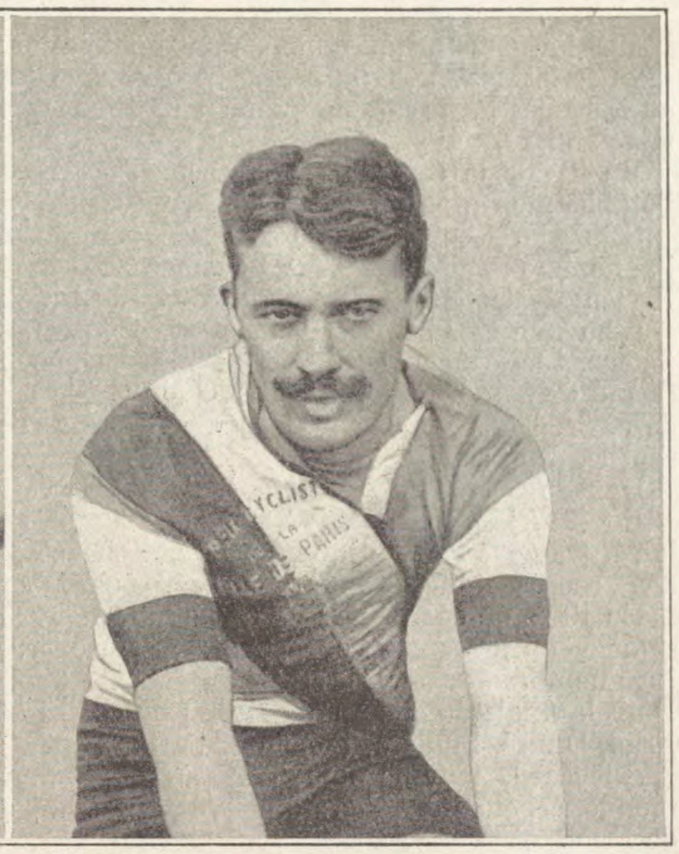
L'aviateur allemand Victor Stœffler qui, le premier, parvint à voler 22 heures sur 24, couvrant à travers la campagne 2.160 kilomètres et ne s'arrêtant que pour se ravitailler.

INGOLD

L'aviateur allemand Ingold qui vient de réussir un vol de 16 h. 35 s. sans escale à travers la campagne, terminant dans la nuit noire et couvrant près de 1.700 kilomètres.

KRAMER EN 1914
Photographie du fameux champion américain Kramer, prise à son dernier voyage en France.

FRANK KRAMER OBSERVATEUR
Frank Kramer regarde courir l'un de ses adversaires, pour savoir de quelle façon il devra s'employer pour le battre.



FRIOL
Le sprinter Friol est le Français qui, avec Hourlier, a mis le plus en péril Kramer.

MA CARRIÈRE CYCLISTE (1)

PAR FRANK KRAMER *(Suite.)*

Je vainquis plusieurs fois Iver Lawson qui, en 1904, avait fait une brillante saison en Europe où il s'était adjugé le Grand Prix de Hanovre, le Championnat du monde, le Grand Prix de Reims, etc.

On m'opposa à Thornwald Ellegaard, le champion danois, un coureur régulier, qui a à son actif un bagage de victoires considérable dont plusieurs championnats du monde: Ellegaard dut s'incliner

Je sortis également vainqueur de Jackie Clarke, le glorieux vainqueur de Poulain en 1909; de Rutt, le champion allemand dont la réputation n'est plus à faire, etc...

Je triomphai également de Friol dans un de ces préludes des « Six jours » chers à Patrick. Et pourtant, je m'attendais à une bataille homérique entre nous, Friol étant un sprinter redoutable.

Je vainquis également Dupré, et plus récemment, dans la finale du championnat du monde de 1912, le champion français Perchicot.

MON PREMIER VOYAGE A PARIS

En 1905, je viens à Paris. Les sportsmen français me font un accueil chaleureux. La Ville-Lumière me conquiert... pas trop cependant... car si les tentations sont nombreuses, si les promenades dans Paris sont agréables, il n'en faut pas moins penser à l'entraînement. D'autant plus que je suis venu en Europe pour rencontrer des coureurs de premier ordre qui sont tout prêts à se mesurer contre moi et à ne me laisser aucun moment de répit. Plus que jamais, il faut donc que je me surveille et que je travaille.

En catimini, je prends les temps de mes futurs adversaires: Jacquelin, « l'homme du démarrage », et Gabriel Poulain, que l'on me disait très vite. Poulain venait justement de remporter le Grand Prix du Conseil Municipal au Vélodrome d'Hiver. L'année précédente, il s'était mis en vedette en enlevant les Grands Prix de Bordeaux, de Poitiers, le Grand Prix de clôture du Parc des Princes, et plusieurs grandes courses internationales.

Quant à Jacquelin, je le connaissais. Ses matches fameux avec Major Taylor, dans les capitales de l'Europe, lui avaient fait une réputation mondiale. Edmond Jacquelin avait d'ailleurs un passé glorieux dont je ne veux mettre au jour que le Grand Prix de Paris (1900), les championnats de France et du monde (1900), le Grand Prix de Pâques (1902), le championnat de France (1902), les Grands Prix du Vélodrome d'Hiver (1903 et 1904).

J'avais de rudes efforts à faire pour battre deux hommes comme Poulain et Jacquelin.

Le 26 avril, je rencontrai Jacquelin en match. Je fus vainqueur. Le public parisien m'applaudit à tout rompre. Ce fut encore ce jour-là une des plus profondes émotions de ma vie. Je venais de battre un valeureux sprinter et de recevoir, si j'ose m'exprimer ainsi, l'accolade du public parisien, éminemment sportif et si peu chauvin.

Mais je me méfie de plus en plus, — et j'ai raison, — de « l'homme au maillot vert ».

Gabriel Poulain, à l'entraînement duquel j'assiste, m'a du reste séduit par son brio, son élégance en machine. Taillé finement, bien assis sur sa bicyclette, les jambes bien musclées, bien placées pour l'effort, le torse nerveux, la tête énergique, tout cela ne me dit rien qui vaille. Je sens que j'aurai en Poulain un rival excessivement dangereux.

Ai-je eu raison de le penser ? Oui, n'est-ce pas, chers lecteurs, car peu de temps après, Poulain gagne les Grands Prix de Nantes et d'Angers. Puis il triomphe dans le Grand Prix de Buffalo.

Dans le Grand Prix de l'U. V. F., je ne termine que troisième derrière Mayer et Poulain.

Et voilà le Grand Prix de Paris. Poulain est encore là dans la finale. C'est avec lui que, sur le ciment du bois de Vincennes, je m'empoigne désespérément. Je triomphe de justesse. Poulain et moi recevons les acclamations de milliers de spectateurs enthousiasmés. Nous sommes confondus dans les mêmes ovations.

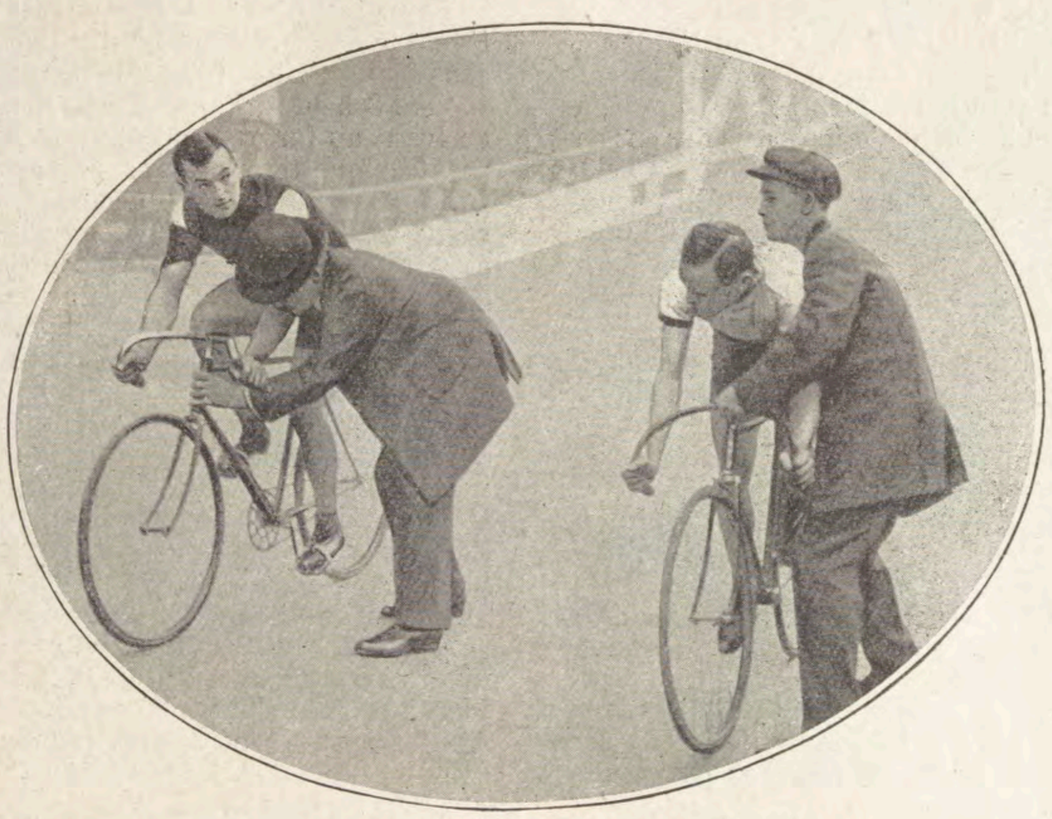
Je traverse la « mare aux harengs » et retourne en Amérique. Là-bas, j'apprends qu'à Anvers, Poulain a gagné le championnat du monde. Et cela ne m'étonne pas.

J'avais dit à mon masseur, un jour, à l'entraînement :

— Tu vois, cet homme au « maillot vert » ?

Et sur un signe affirmatif de l'autre, j'ajoutai :

— Il est bien assis, vois-tu, et il est beau en machine. Ce sera un terrible adversaire.



LE MATCH HOURLIER-KRAMER
Lorsqu'il fut opposé à Hourlier au Palais des Sports, Frank Kramer eut la coquetterie de battre notre champion en employant chaque fois une tactique différente.

(1). Voir le n° 804.

Mon impression était bonne. Mon appréciation sur Poulain fut corroborée par les victoires du Français à Anvers (championnat du monde), au Parc des Princes (championnat de France), et dans le match franco-allemand.

En 1906, je reviens en France. C'est naturellement à Paris que j'établis mon quartier général.

Celui que je considère alors comme mon plus dangereux adversaire, — j'ai nommé Poulain — vient de vaincre le Belge Van den Born en match. Il vient également de remporter le Grand Prix du Conseil Général.

L'homme est, comme l'année précédente, souple en machine, beau joueur, tacticien merveilleux. Je réussis pourtant à le vaincre dans le Grand Prix de Buffalo. Je le retrouve dans la finale du Grand Prix de Paris. Cette fois encore, je suis vainqueur, mais comme en 1905, d'un souffle, d'un rien. Friol est troisième.

Dans le Grand Prix de l'U. V. F., je suis vaincu par Poulain.

En 1907 je ne viens pas à Paris, mais mon rival direct Major Taylor, lui, a traversé l'Atlantique. On le matche contre Friol et Poulain. Les deux représentants français sont battus par le « nègre volant ».

En 1908, on commence à parler d'une nouvelle étoile qui vient d'être signalée au firmament cycliste : Léon Hourlier. Le jeune Français s'adjuge nombre de courses scratches, puis le Prix d'ouverture à Buffalo. Dans la finale du championnat de France, il termine premier devant les Friol, Dupré, Poulain, Pouchois.

Ellegaard, pour ne point faillir à la règle, enlève le championnat du monde, cependant qu'en un nouveau match, Taylor, en juillet, a raison de Friol.

En Amérique, pendant ce temps, je gagne toutes les principales épreuves. Les battus sont tour à tour Lawson, Clarke, Grenda, Joë Fogler, Fenn, Kimble, Bardgett, Mac Namara, Moran, Menus Bedell, Lawrence, Mac Farland, Floyd Krebs, Hill, Pye, Walker, Cameron, etc.

En 1912, le championnat du monde se court en Amérique. Perchicot, qui est champion de France, traverse l'Atlantique pour tenter de s'approprier le titre de champion « of the World ».

Dans la finale, je me heurte à mon compatriote Grenda et au Français. Je gagne nettement ; Grenda est second.

En 1913, mon titre de champion du monde me forçant, en somme, à rencontrer tous les champions qu'on voudra bien m'opposer, je reviens en France.

Deux hommes à ce moment se signalent à mon attention : Ellegaard, qui, au cours de l'année précédente, a triomphé dans les Grands Prix de Buffalo, de l'U. V. F., dans le Prix Good, etc., et Léon Hourlier qui a gagné le Grand Prix de Paris, le championnat d'Europe, le championnat d'hiver et qui a défait Ellegaard et Goullet en match.

Le 23 février, je rencontre le Danois ; Ellegaard, toujours aussi souple, me donne du fil à retordre, mais je crois alors que mon match avec Hourlier sera plus passionnant encore.

Ma rencontre avec l'énergique Hourlier fut dure ; je dus mettre en œuvre toutes mes qualités pour le vaincre.

Par contre, si je brillai particulièrement au cours de cette saison, en battant successivement Ellegaard, Hourlier en match, en gagnant une épreuve de cent kilomètres à l'américaine, en enlevant le Grand Prix de Pâques, je dus pourtant émettre un regret : celui d'avoir été défait dans le Grand Prix du Conseil Municipal au Palais des Sports, épreuve qu'enleva brillamment Hourlier.

MES PLUS DANGEREUX RIVAUX.

Quels ont été, suivant moi, au cours de ma carrière, mes plus dangereux adversaires? Je dois reconnaître que, tout d'abord, ce fut Major Taylor aujourd'hui retiré de la piste. L'homme était une merveille noire, une mécanique bien réglée. Il m'a d'ailleurs battu en 1900. Je vous avoue que ma première victoire sur Taylor en 1901 m'a comblé de joie.

Jackie Clarke, l'Australien, m'a donné aussi quelques émotions Clarke est résistant, il l'a prouvé surabondamment dans maintes épreuves de six jours ; et, dans toutes les courses que j'ai disputées contre lui, je me suis méfié de ses longs efforts, et de son rush final. Clark ne s'avoue jamais vaincu et il lutte avec opiniâtreté.

Goullet est aussi un homme très vite que je place sur la même ligne que Clarke. Résistant également — il l'a démontré tant de fois — très bon tacticien, il est toujours excessivement dangereux.

En 1905 et en 1906, l'homme que j'ai le plus craint est Poulain. J'aimais alors à le voir en selle, s'en allant d'une allure aisée, souple, coulée. L'homme au maillot vert était séduisant et soulevait l'admiration du public, lorsqu'il s'envolait vers le poteau, le buste rivé à la selle, sans à-coups, et sans qu'un déhanchement intervînt dans l'effort.

Friol est aussi un coureur que je range parmi mes plus sérieux rivaux, même encore maintenant. Bien qu'assez mauvais tacticien, il faut toujours le tenir à l'œil.

Je crains également Ellegaard, mais je ne connais pas sa forme actuelle ; je ne saurais donc donner des précisions. Il en est de même pour Rutt.

Hourlier retient particulièrement mon attention. Le champion français est très résistant, très vite. J'avoue que je le considère comme un sprinter excessivement redoutable, d'autant plus à craindre qu'il part aussi bien à 500 qu'à 200 mètres. Il soutient l'effort longtemps et c'est un démarreur de premier ordre.

Quels sont les meilleurs coureurs du Nouveau Continent : Clarke et Goullet ? La question de suprématie est à régler entre ces deux hommes.

Quel est le meilleur coureur européen ? Mon avis est que Hourlier et Friol sont près l'un de l'autre, avec un léger avantage pour Hourlier.

MON RÉGIME

Quel est le secret de mes victoires ? On pense peut-être que j'ai un régime rigoureux, excessivement sévère. C'est une erreur.

D'abord, je mange ce qui me plaît, pas trop, car il est toujours dangereux d'avoir l'estomac embarrassé. Je prends donc de la viande, des légumes, et je bois, sans excès, du thé, de la bière, etc.

Je me couche à 10 heures et il est rare que je manque à la règle. Je me lève à 9 heures. Le matin, avant mon déjeuner, je fais un peu de footing sans forcer l'allure ; l'après-midi, je recommence.

Vers 3 heures, l'après-midi, je me mets en piste. Je fais du train, en activant au fur et à mesure que la distance augmente, mais sans exagérer. Quelque temps avant une grosse épreuve ou un match important, je m'entraîne à rouler doucement et à partir brusquement par un démarrage violent. Puis je fais quelques sprints. Après l'entraînement, ou après une course, je me fais masser longuement.

A part le footing et l'entraînement cycliste, je ne pratique aucun autre exercice athlétique, tout au moins d'une façon régulière.

Pour que les muscles restent souples, il faut mener une existence calme et se reposer régulièrement, se lever et se coucher aux mêmes heures.

Peut-être ce régime est-il le secret de mes victoires !

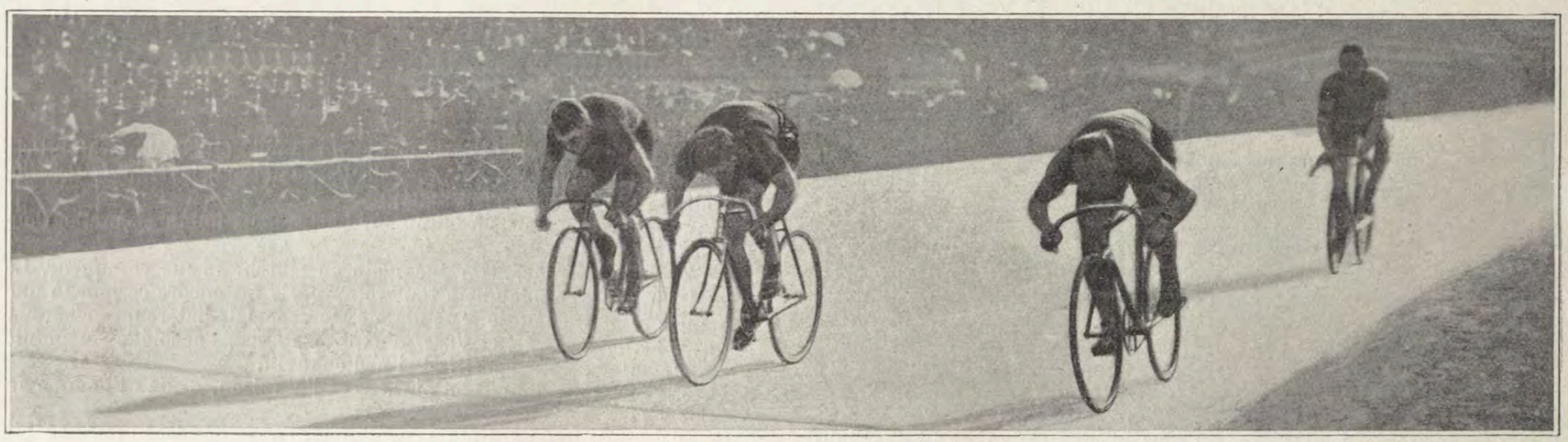
J'ajouterai que, chaque fois que je prends le départ soit pour un grand match, soit dans la finale d'une grande épreuve, je suis toujours émotionné. J'ai, comme vous dites, le « trac ». Néanmoins, au moment de l'effort, je retrouve mes jambes : la machine est prête à fonctionner. Ma volonté me donne des ailes ; tous mes muscles se tendent et je fonce sur le poteau avec énergie.

Il faut toujours faire attention et ne rien négliger, même lorsqu'on a affaire à des hommes de second ordre dans une série. Je me rappelle qu'un jour, à Buffalo, j'ai péché par excès de confiance. J'ai emmené bénévolement Schwab. Au sprint, je n'ai pas poussé fort ; Schwab se rendit compte de ma maladresse, et à 20 mètres du but, se dégagea pour me « coiffer » sur le poteau.

J'aime beaucoup Paris. J'y ai toujours été bien reçu. Le public parisien est très sportif. Nullement chauvin, il ovationne le meilleur.

Je veux — puisque l'occasion m'en est offerte aujourd'hui — le remercier et lui dire que tous les applaudissements que j'ai recueillis sur les pistes parisiennes m'ont touché profondément.

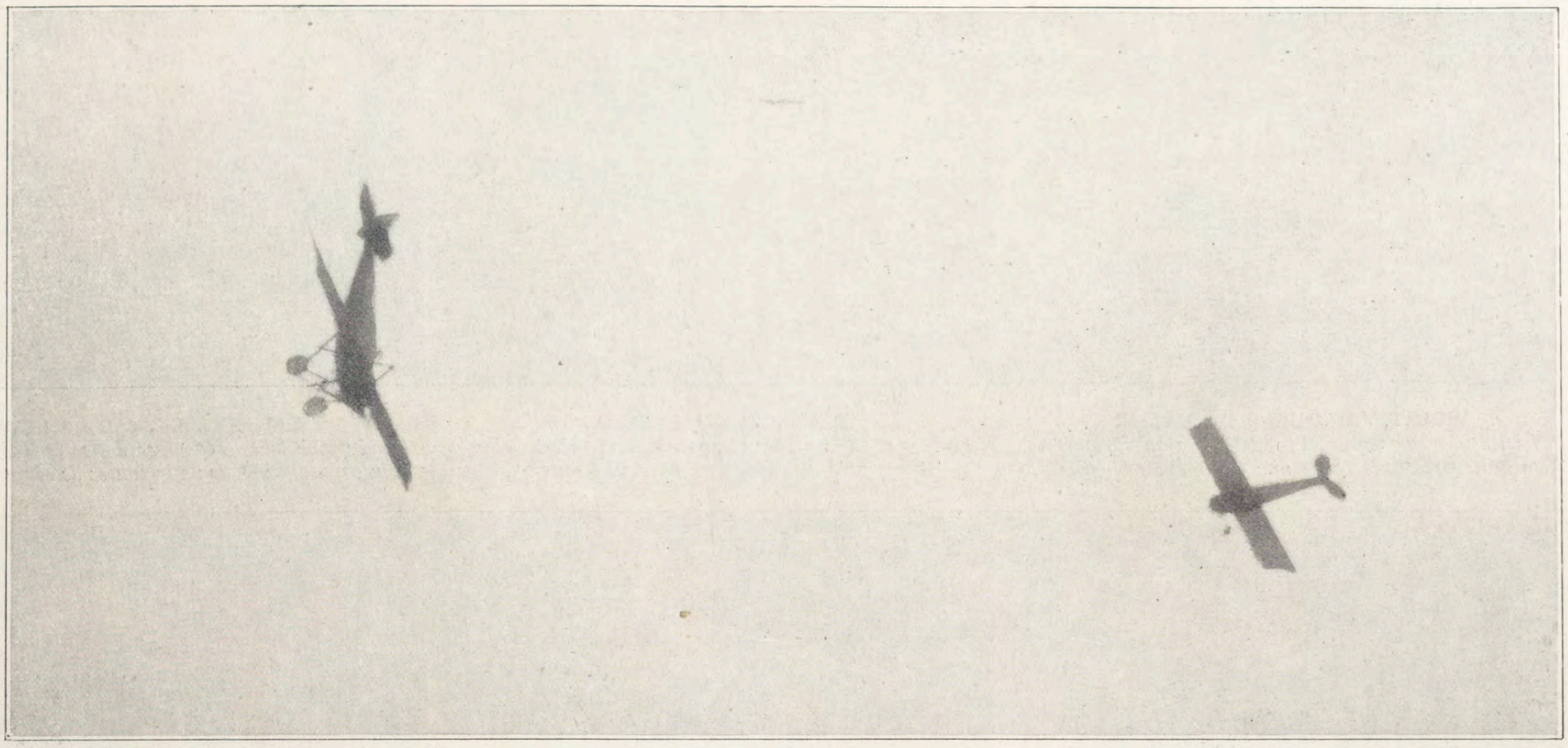
FRANK KRAMER.



Rutt. Frank Kramer. H. Mayer. Otto Meyer.

LE PRIX DES ÉTRANGERS EN 1905

Frank Kramer remporta la victoire dans le Prix des Etrangers, couru au meeting du Grand Prix de Paris à Vincennes. Il rencontrait Rutt, qui lui ressemble comme un frère, Harry Mayer et Otto Meyer. Kramer gagnait de justesse devant Mayer, Rutt et Otto Meyer.



LES VOLS DE FANTAISIE DE GARROS ET HAMEL

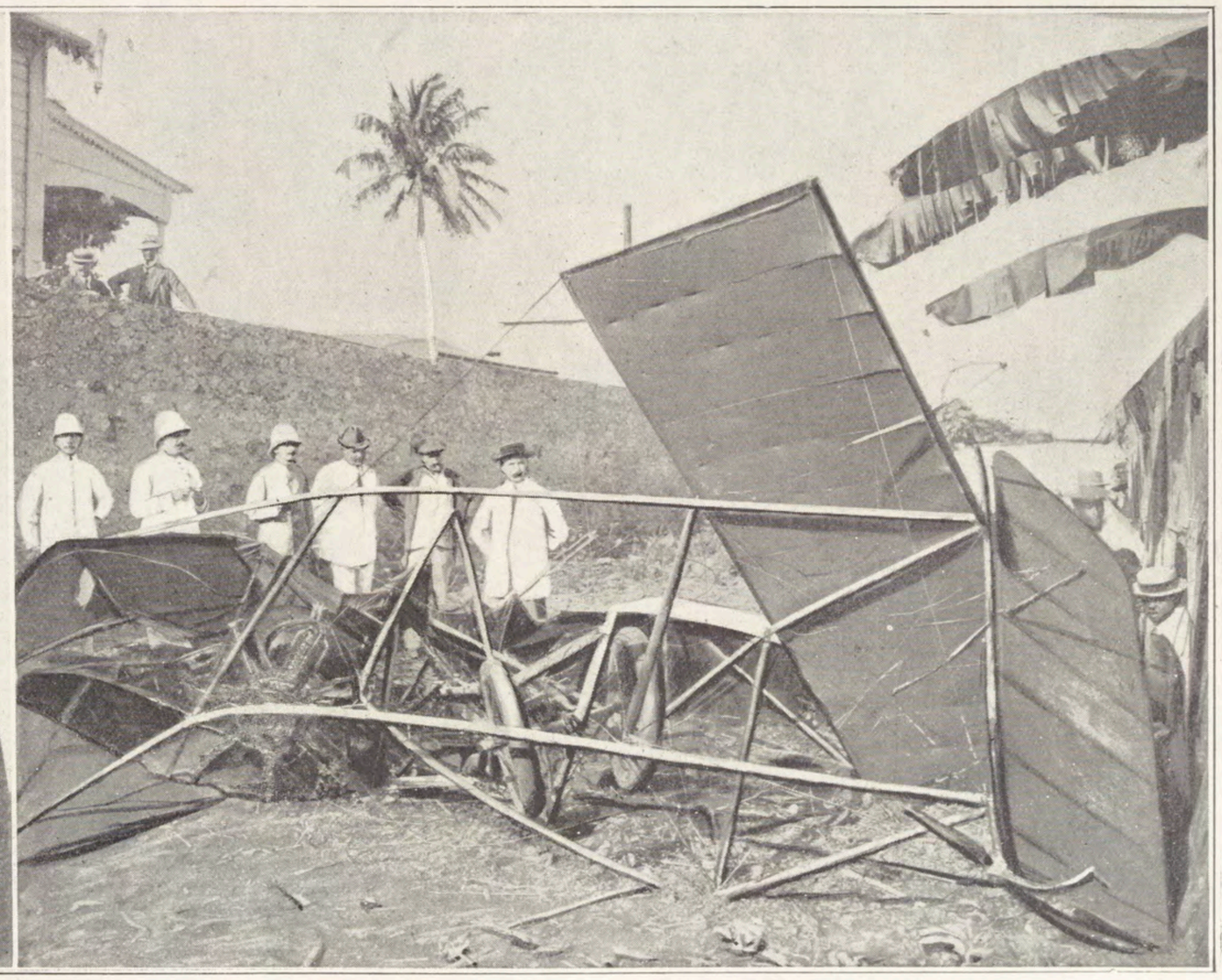
Le spectacle offert par Garros et Hamel à Juvisy, dimanche dernier, fut prodigieux. Tous deux, dans leurs exercices d'ensemble, leurs retournements sur l'aile, leurs loopings, etc..., firent frissonner la foule. (Monoplans Morane-Saulnier, moteurs Gnôme, hélices Chauvière.

GARROS TRIOMPHE DE L'ANGLAIS HAMEL

Le match Garros-Hamel aurait attiré une foule considérable à Juvisy, dimanche dernier, si le temps n'avait pas eu raison du désir qu'avait le public d'assister à un spectacle incomparable. La rencontre comportait deux manches de vitesse sur 20 kilomètres : Garros gagna la première en 12 m. 6 s, Hamel se trompant, s'était arrêté un tour avant la fin ; la seconde revint encore à Garros, qui avait changé d'appareil avec Hamel. Il couvrit les 20 kil. en 11 m. 4 s. 4/5, devant l'Anglais, qui effectua le parcours en 11 m. 11 s. 1/5. Après la victoire du Français, les deux rivaux accomplirent toute la série de leurs vols de fantaisie.

L'AVIATEUR REYBAUD

L'aviateur Reybaud est allé donner une série d'exhibitions à la Guadeloupe, mais brisa son appareil au cours d'un vol.

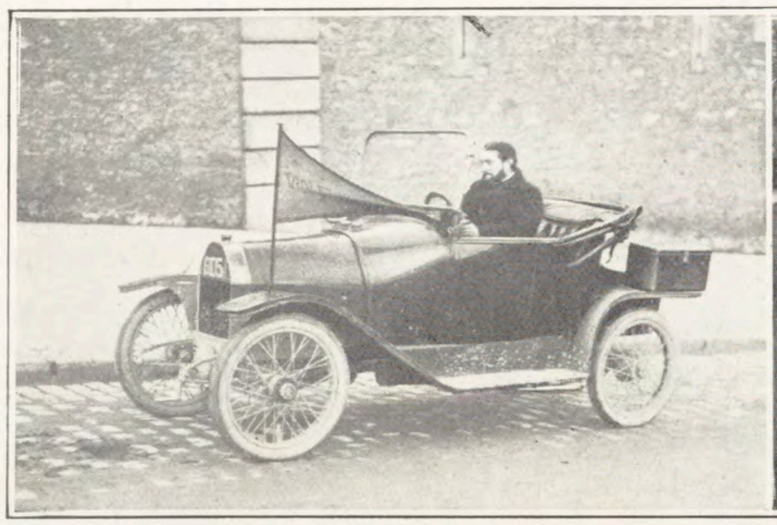


L'ACCIDENT DE REYBAUD

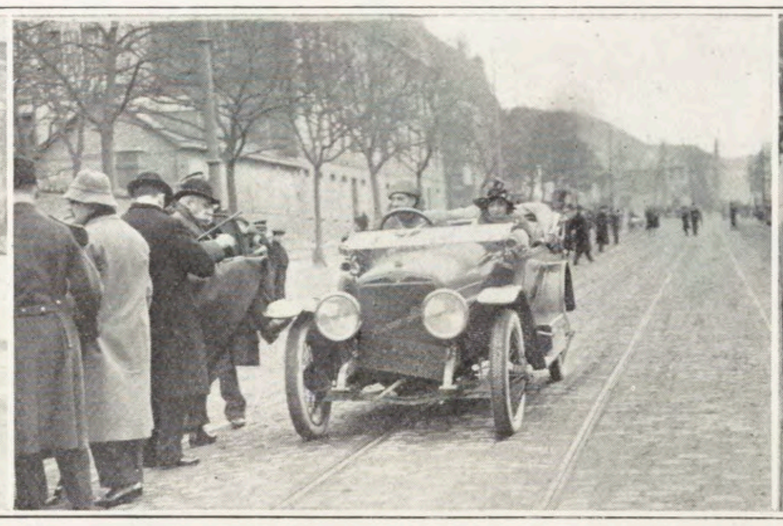
A la Pointe-à-Pitre, tandis qu'il volait au-dessus de la ville, Reybaud fut pris dans un violent remous; son appareil tomba dans un terrain vague, extrêmement étroit. A la suite de cet accident, certains journaux annoncèrent la mort de l'excellent pilote.

UN MORT QUI SE PORTE BIEN

L'aviateur Reybaud, de Marseille, partit en septembre dernier à la Guadeloupe pour y donner des exhibitions. C'était le premier pilote allant dans notre colonie. En janvier, il volait 20 minutes, et quelques jours après, il traversait la rade et une partie de la Pointe-à-Pitre sous les acclamations de la foule. Mais il était pris dans un remous, son appareil tombait dans un terrain vague. L'aviateur n'était pas mort comme on le prétendit : il avait le visage contusionné, une narine fendue et quelques ecchymoses. Une souscription a été organisée pour lui offrir un nouvel appareil.

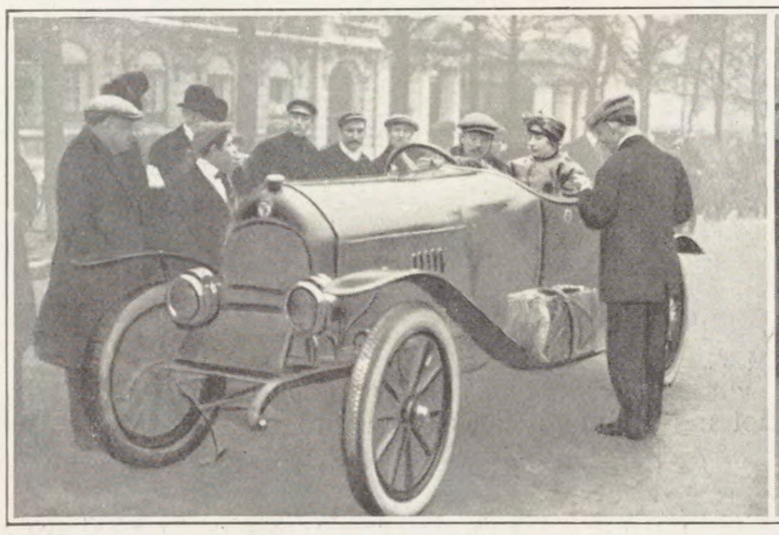


VIOLET, VAINQUEUR DU RALLIE
Violet, sur sa voiture Violet-Bogey, *a triomphé totalisant 59 points 18, le maximum étant 60 points.*

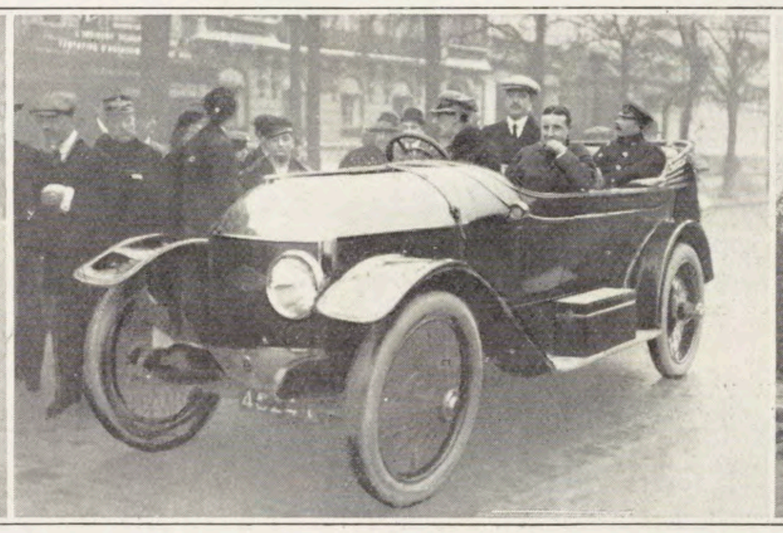


CAVÉ, 3e DU RALLIE
Cavé, sur sa voiture Hispano-Suiza, *s'est classé 3e très près du vainqueur avec 58 points 95.*

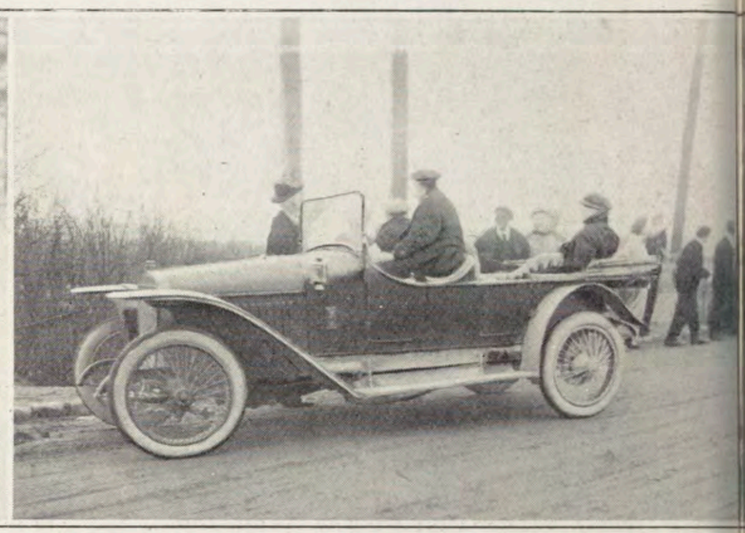
LAMBERJACK, 6e DU RALLIE
Lamberjack prit la 6e place dans le rallie avec 57 points 97, et la 5e dans la course de côte (2e catégorie).



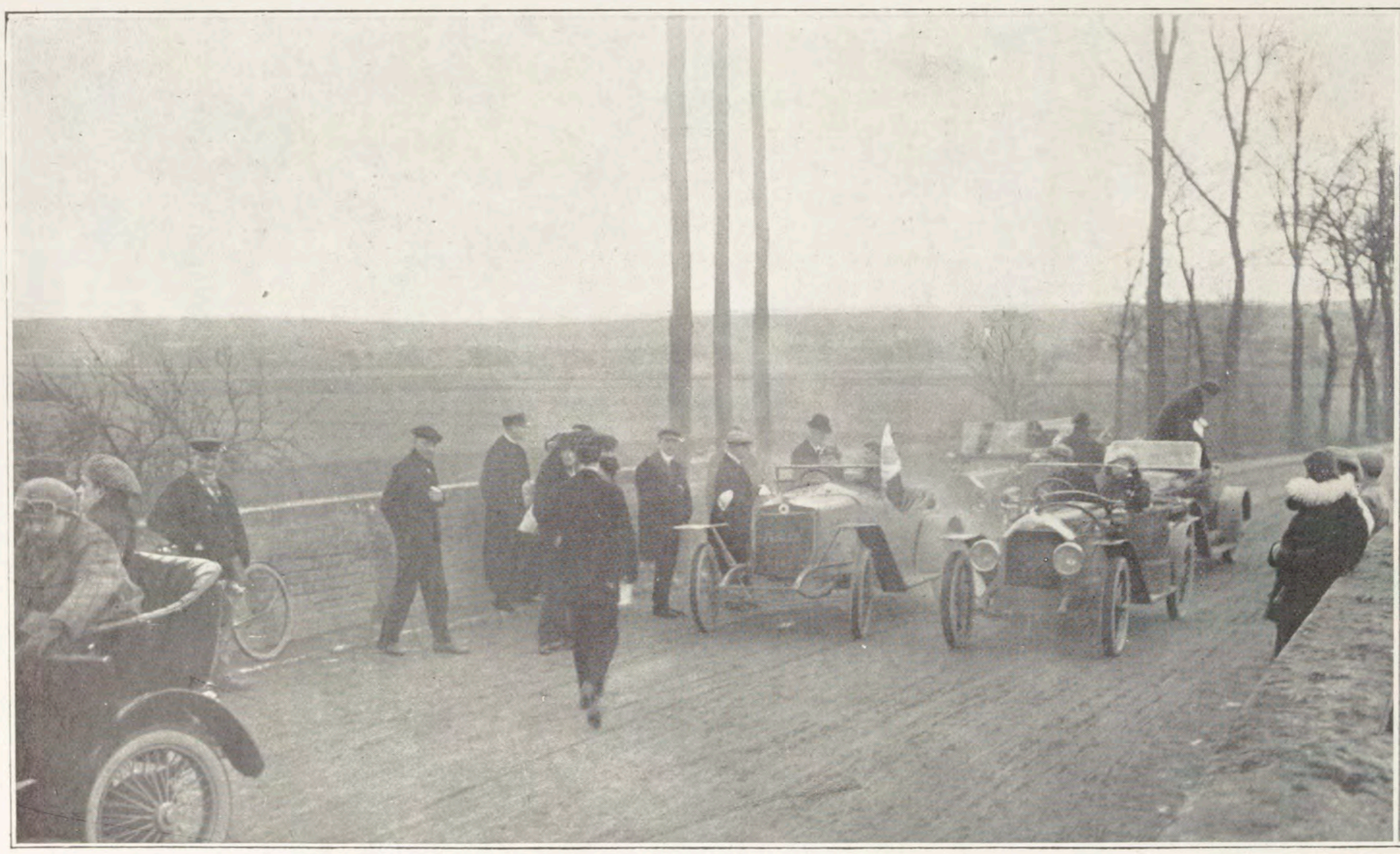
LANGLOIS, 2e DU RALLIE
Langlois prit la seconde place du rallie, avec 58 points 98 et la 3e place en côte (5e catégorie).



GODILLOT, 5e DU RALLIE
Godillot s'est attribué la 5e place du rallie avec 58 points 14, derrière Brown, 4e, avec 58 points 47.



MASSUGER, 6e DU RALLIE
Massuger, sur son Hispano-Suiza, *6e du rallie, a grav... la rue d'Ernemont dans le temps merveilleux de 44 s...*



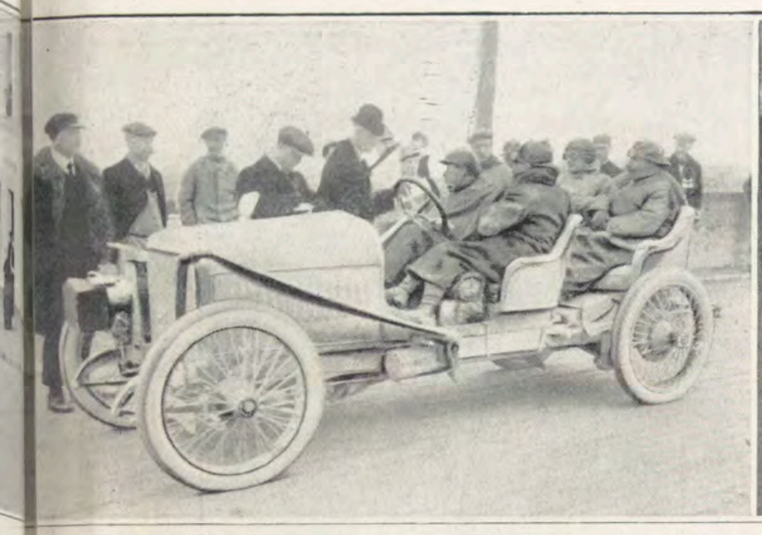
LE CONTROLE VOLANT D'IGOVILLE
Le rallie Paris-Rouen comportait un classement basé sur la régularité de marche. Les concurrents s'arrêtaient à deux contrôles, l'un à Mantes, l'autre à Igoville et les moyennes de marche étaient prises entre chacun des contrôles.

SUÈRE DANS LA C...
La côte de la rue d'Ernemont com... 18 o/o. Suère, sur voiture Suère,

LE PREMIER RALLIE DE LA "V...

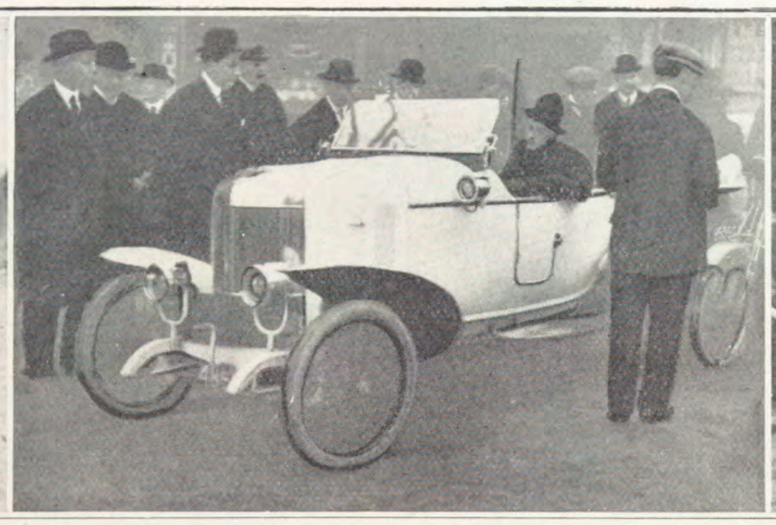
Nous avons dit la semaine dernière le triomphal succès remporté par notre rallye automobile Paris-Rouen, auquel 40 concurrents sur 57 engagés voulurent bien prendre part. Nous revenons en détails aujourd'hui sur cette épreuve, qui deviendra classique devant l'enthousiasme qu'elle a suscité.

Les performances qui furent accomplies ne sauraient trop être admirées : c'est Violet qui, sur sa voiture Violet-Bogey, fait preuve d'une incroyable régularité, fournissant comme moyennes sur les trois sections du parcours, 36 kilomètres, 35 kil. 30 et 35 kil. 18, ce qui lui vaut la victoire ; ce sont les Hispano-Suiza qui se couvrent de gloire. quatre sont engagées conduites par Cavé, 3e, Massuger, 6e du rallye et 3e de la 4e catégorie en 44 secondes, le record étant de 43 s. 2/5, Bara,



BARA, 1er DE LA 5e CATÉGORIE

Bara, sur son Hispano-Suiza, *finit 8e du rallie avec 57 points 96 et 1er de la 5e catégorie en côte.*

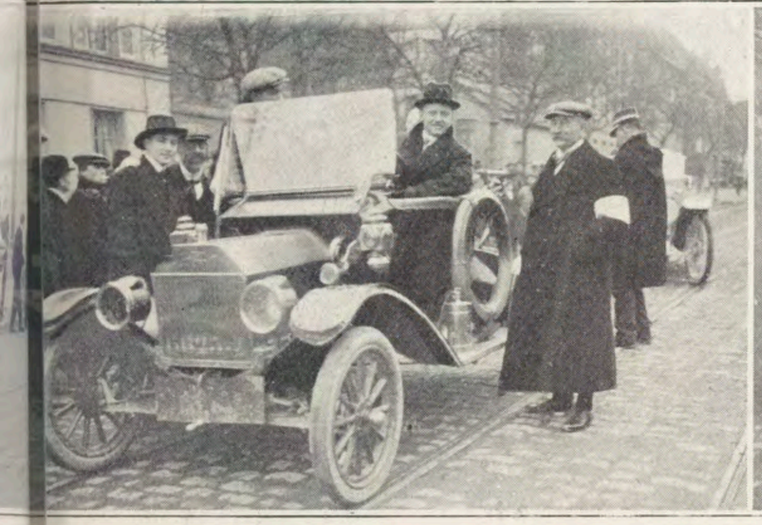


COIGNET ET DUCRUZEL

L'Automobilette *de Coignet se classa très brillamment, quoique ayant accompli le parcours avec 5 personnes.*

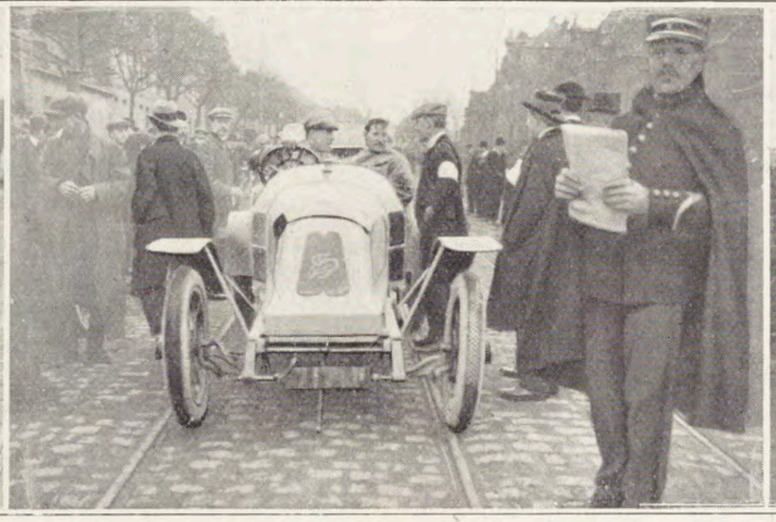
CHAMOND, VAINQUEUR DE LA COURSE DE COTE

Chamond établit le record sur la côte de la rue d'Ernemont, de même que Jannier, en 43 s. 2/5.



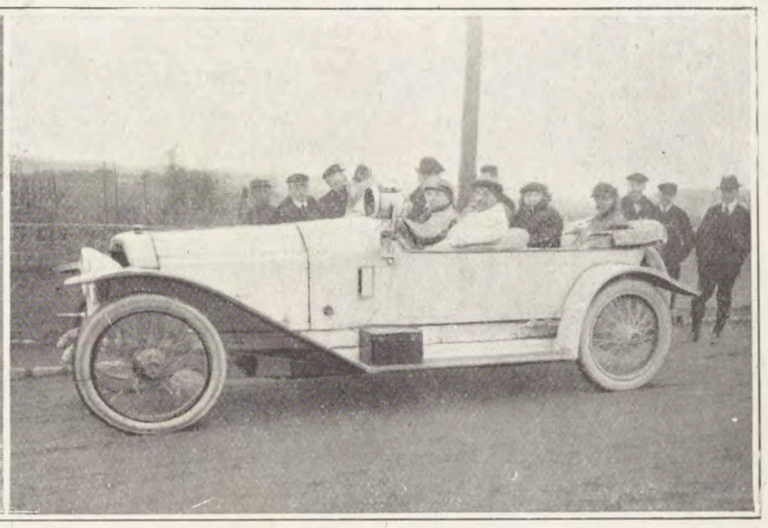
L'AVIATEUR PIERRE DAUCOURT

Pierre Daucourt, le premier aviateur ayant tenté le raid Paris-Le Caire, prit part à notre rallie.



CHAMPOISEAU

Champoiseau, le fameux conducteur, était aussi des nôtres. Il escalada la côte en 51 s. 4/5.



DURAY

Le recordman du monde du kilomètre, Duray, se classa 4e en 59 s. 2/5 dans la course de côte.

ERNEMONT

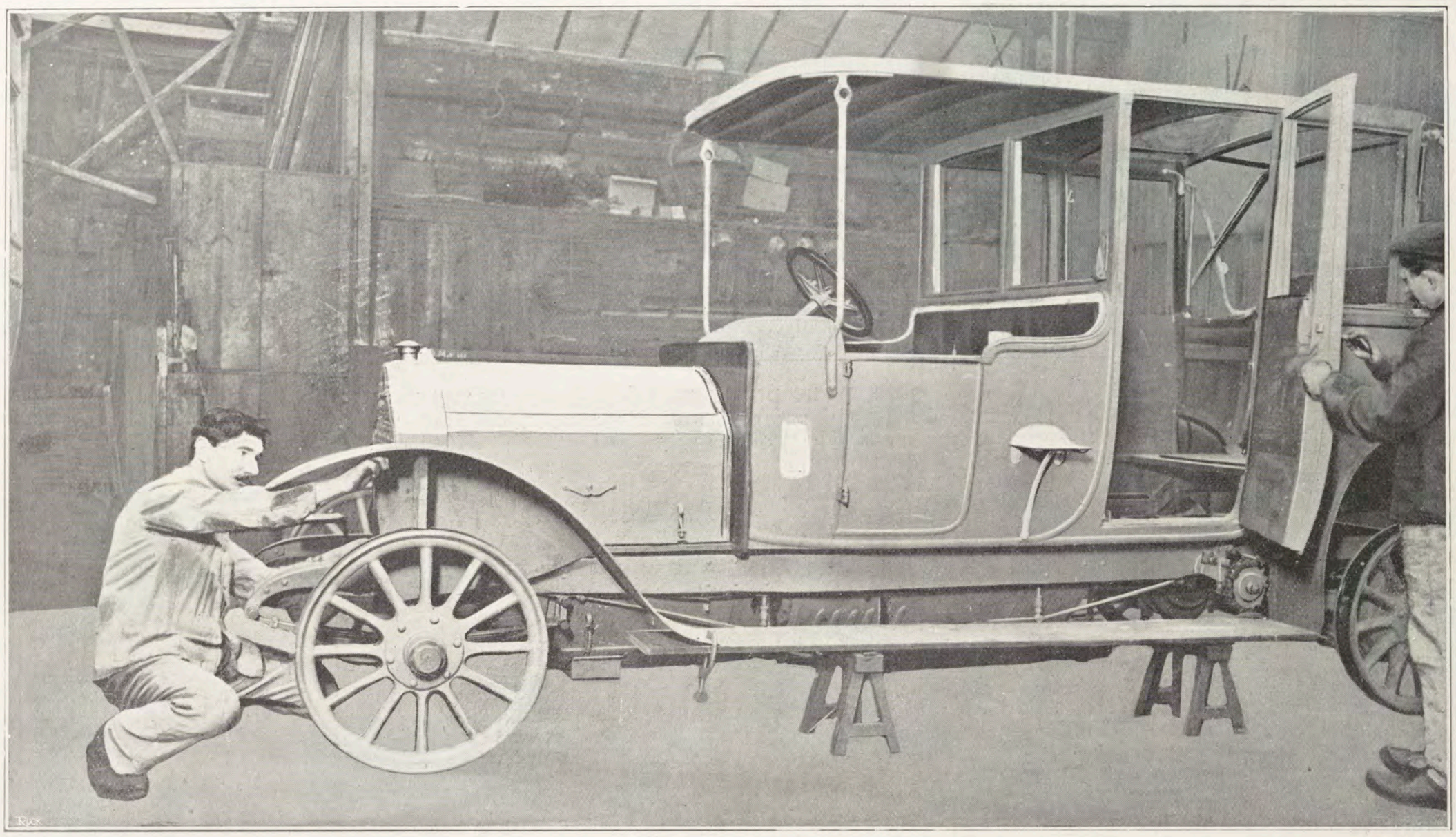
700 mètres montant jusqu'à la 2e catégorie en 53 s. 4/5.

VIRIOT AU DÉPART DE LA COURSE DE COTE

Des performances remarquables furent accomplies dans la rue d'Ernemont, sans aucun doute la plus dure qui soit en France. Viriot, sur sa voiture Bugatti, *réussit à la monter en 45 s. 4/5, temps extraordinaire; il s'attribua la victoire dans la 1re catégorie.*

"AU GRAND AIR": PARIS-ROUEN

8et 1er de la 5e catégorie dans l'épreuve de côte, et Armingeat, 17e à moins de 3 pnts du premier; c'est la course prodigieuse de l'Automobilette avec Coignet et Ducruzelle. Avec 5 personnes à bord, cette voiture réussit à s'attribuer 51 points 9 et se classe brillamment dans la 1re catégorie pour l'ascension de la rue d'rnemont; c'est la voiture Suère, conduite par Suère lui-même, qui remporte une éclatante victoire dans la 2e catégorie, en 53 s. 4/5 pour les 700 terribles mètres de la côte ; c'est le triomphe de la Bugatti de Viriot, 1re de la première catégorie ne mettant que 45 s. 4/5, et approchant de très près le record établi par la grosse voiture de Chamont et Janier ; ce sont enfin Lamberjack, Langlois, Champoiseau, Duray, Godillot, Daucourt, Baudelocque, Lallement, etc., etc.



LA VOITURE A LA FORGE

Pendant deux semaines, la carrosserie séjournera chez les forgerons qui mettront en place les supports de marchepied, les équerres, les ferrures de capote, ajusteront les ailes et leurs supports compliqués, les montants de pare-brise, les porte-bagages, etc...

QUAND ON VEUT FAIRE DU TOURISME

PAR PAUL MEYAN.

On a fait choix d'un châssis, d'un châssis de grande marque bien entendu ; en hâte, on se rend chez le carrossier. On étudie les modèles ; c'est une limousine landaulet, quatre places intérieures, face à la route, que l'on désire. Adoptera-t-on les formes arrondies et fuyantes au goût du jour, ou conservera-t-on les lignes classiques? Mettra-t-on sur le toit une galerie à bagages ou logera-t-on, plus logiquement, ceux-ci à l'arrière de la voiture? Mille questions, correspondant à mille petits détails, sont posées au carrossier qui y répond avec sa complaisance et sa compétence habituelles. Bref, tout est convenu, arrêté, fixé : couleurs, garniture, accessoires ; le devis est fait et signé.

— Quand nous donnerez-vous la voiture terminée? demande madame, qui ne semble pas la moins pressée.

— Quand aurai-je le châssis?

— Le constructeur doit vous le livrer dans quinze jours ; mais vous avez déjà les bleus de ce modèle, m'a-t-il dit.

— Si j'ai le châssis dans quinze jours, il faudra compter deux mois et demi avant que vous puissiez prendre livraison de la voiture.

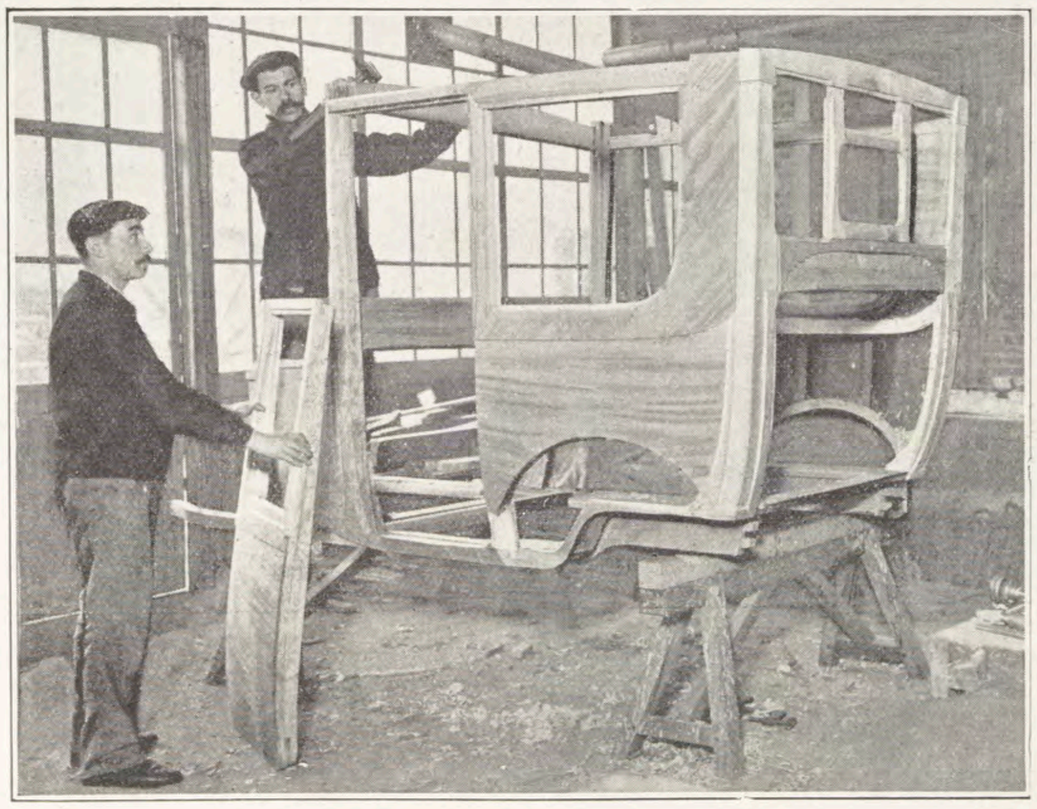
— Vous n'y pensez pas! Deux mois et demi !

— Mon Dieu, oui, madame, et nous n'aurons pas perdu notre temps.

— Deux mois et demi pour faire une carrosserie !

— Vous ne vous doutez pas, madame, du nombre d'étapes par lesquelles passe la construction d'une voiture automobile et par conséquent du nombre de journées que cela représente. Si vous voulez bien m'accorder quelques minutes et, en traversant nos ateliers, suivre pas à pas la marche du travail, vous vous rendrez compte que les deux mois et demi demandés n'ont rien d'exagéré et que tel qui veut une voiture pour l'hiver fait bien de la commander au mois d'août.

C'est d'abord à l'atelier de dessin que va passer votre commande. Dans la carrosserie de luxe, pour chaque voiture à construire, c'est un dessin nouveau à établir, dessin qui tient compte de toutes vos indications, dimensions, hauteur des banquettes, grandeur des glaces, épaisseur et profondeur des sièges. Ce dessin d'ensemble vous est soumis et, dès que vous l'avez accepté, on en extrait les plans de détail nécessaires pour travailler les bois que nous allons choisir dans le hangar voisin où sont entreposées nos provisions d'orme, noyer, acajou, frêne, chêne, etc. Les bois choisis vont à la menuiserie. Le chef menuisier, d'après les plans qu'il vient de recevoir, trace et prépare les calibres et le débiteur débite ses madriers, les redresse, les dégauchit. Certaines pièces qui se trouvent perdues et noyées par la suite dans l'ensemble de la construction, sont presque des œuvres d'art. Il n'est pas rare de voir une pièce débitée comporter des cintres, des arrondis, des baguettes enlevées dans la masse, des feuillures de porte, des mortaises, des tenons. Et tout cela se fait à la machine : scies, toupies, dégauchisseuses, raboteuses, mortaiseuses travaillent à fabriquer les brancards, longerons de bois qui constituent la base de la carrosserie et surtout à la fixer aux longerons du châssis ; les pieds d'angle qui en forment le cadre et s'assemblent sur les brancards, ainsi que les montants ou pieds de porte qui ont été profilés au début pour recevoir les glissières des glaces, les ridelles ou battants de pavillon formant le cadre du toit.



LA PREMIÈRE ÉTAPE

Les menuisiers construisent la carcasse de la limousine et ajustent les différentes pièces qui en constituent le cadre.

Quand le cadre est ainsi construit et assemblé, on le consolide avec des montants intérieurs qui lui donnent la rigidité voulue, et, sur cet ensemble, qui constitue en quelque sorte le squelette de la limousine, on vient poser soit les panneaux de bois, soit les panneaux de tôle.

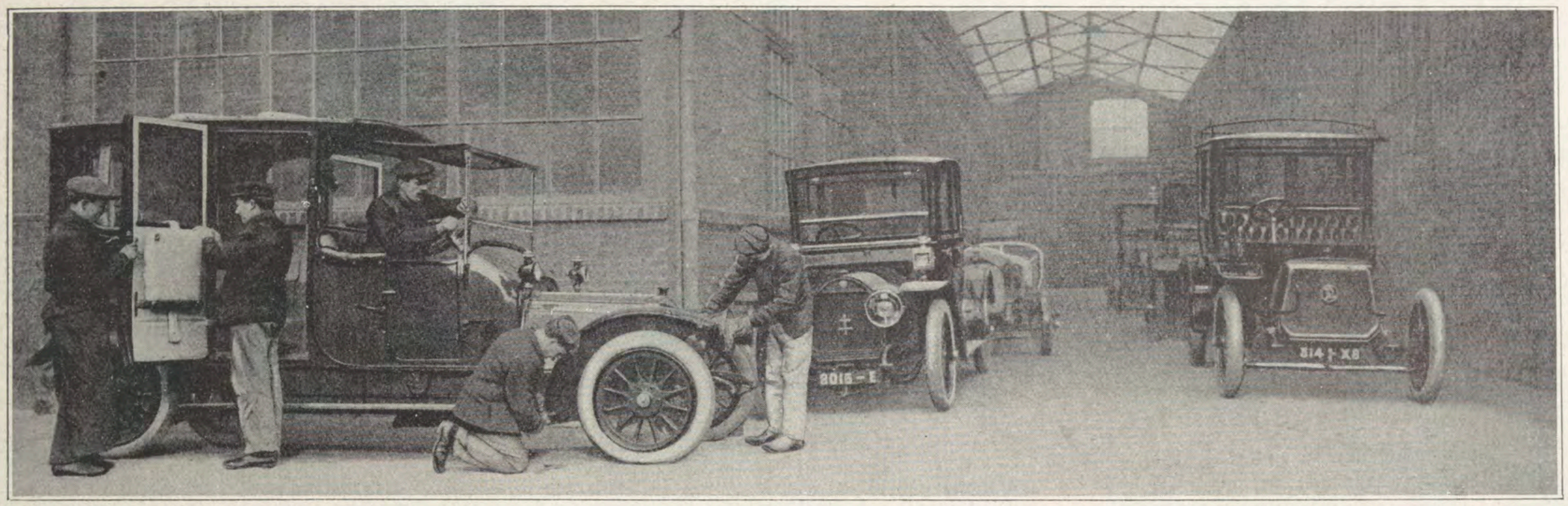
Nous passons alors à la tôlerie dont le travail n'est pas le moins délicat car tout y est embouti au marteau, aucune surface n'étant plane.

De la tôlerie, nous voici dans les forges, l'atelier le plus important peut-être de la carrosserie. Le lot du forgeron, en effet, n'est pas mince ; de ses mains sortent : les équerres de caisse qui permettent aux bois assemblés de résister à l'ébranlement, aux secousses et aux trépidations; le ferrage des portes qui demande une précision par-

AGÉNOR PARMELIN

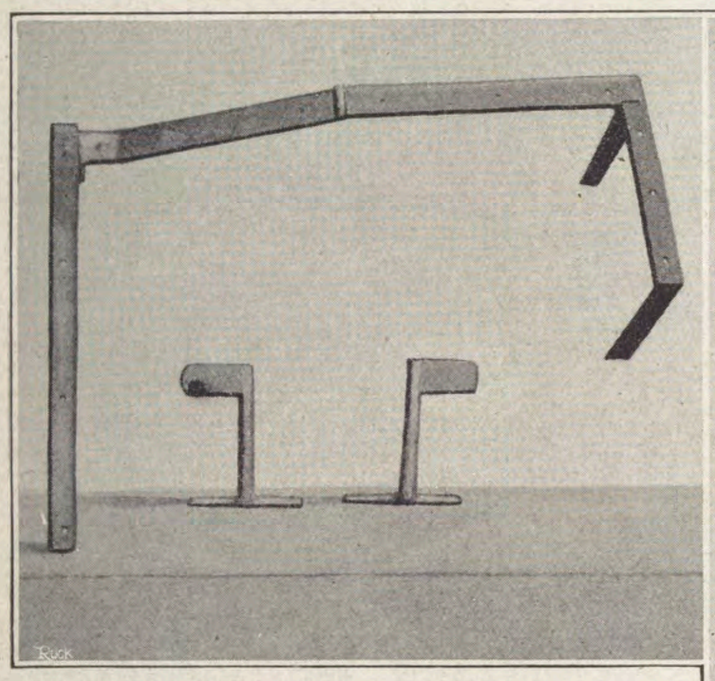
Le héros de la traversée du Mont-Blanc en aéroplane.

Supplément au numéro 806 de la *Vie au Grand Air*.



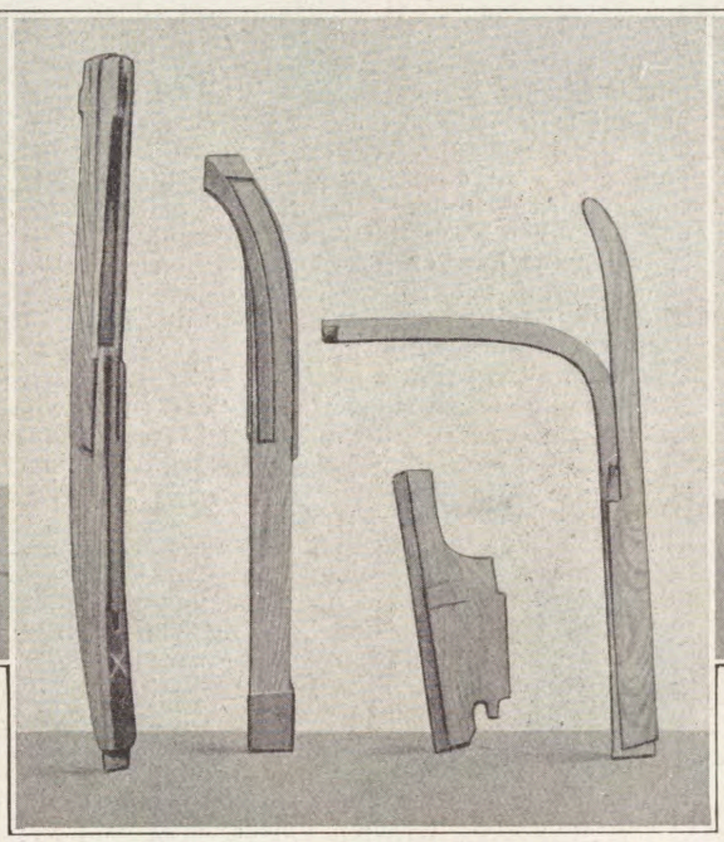
LA DERNIÈRE HEURE

Au moment où la voiture va être livrée à son propriétaire, et pendant que celui-ci s'impatiente, tous les corps de métier donnent le dernier coup de main, selliers, peintres, forgerons, accessoiristes terminent les derniers petits détails qui donnent le cachet à la voiture de luxe.



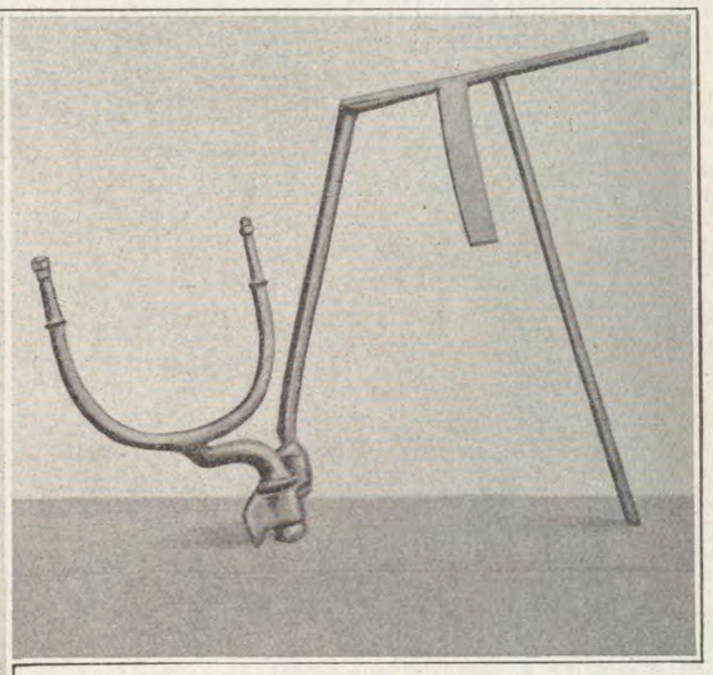
UNE PIÈCE DE FORGE

Spécimen d'une des équerres qui servent à consolider entre elles les différentes pièces de la carrosserie.



LE TRAVAIL DU BOIS

Montants de portières, pieds droits, contournés, sculptés, creusés en vue de recevoir les ridelles, glissières de glaces, etc...



SUPPORT D'AILE ET DE PHARE

Ce n'est pas un mince travail que d'obtenir à la forge ces formes si bizarres.

faite, les charnières et fers à **T** qui encadrent et recouvrent les portières, les serrures, les marche-pieds, la ferrure des ailes, la mise en place des ailes, les colonnes qui supportent le pavillon avec noix d'articulation pour la glace-auvent, la ferrure de capotage pour landaulet ou limousine-pliante. Et ces derniers travaux, si on les veut bien faits, symétriques, il faut les confier au même ouvrier, à la même main. Et le forgeron aura encore à faire et à poser les ferrures de trompe ou de sirène, les porte-lanternes, porte-phares, porte-bagages, galerie à bagages, porte-roues de secours... La carrosserie est solide maintenant ; elle est fixée au châssis et forme avec lui un tout rigide. On la roule chéz les peintres. Et c'est chez eux qu'elle restera certainement le plus longtemps, bien qu'ils aient déjà commencé leur besogne alors que la carcasse était encore à la menuiserie. Avant le ferrage, deux couches de blanc ont été passées sur tous les bois et les tôles pour faciliter l'adhérence des couches suivantes. Au ferrage, le peintre est venu donner les couches d'apprêt, huit environ. C'est donc avec dix couches successives que la carrosserie arrive à la peinture.

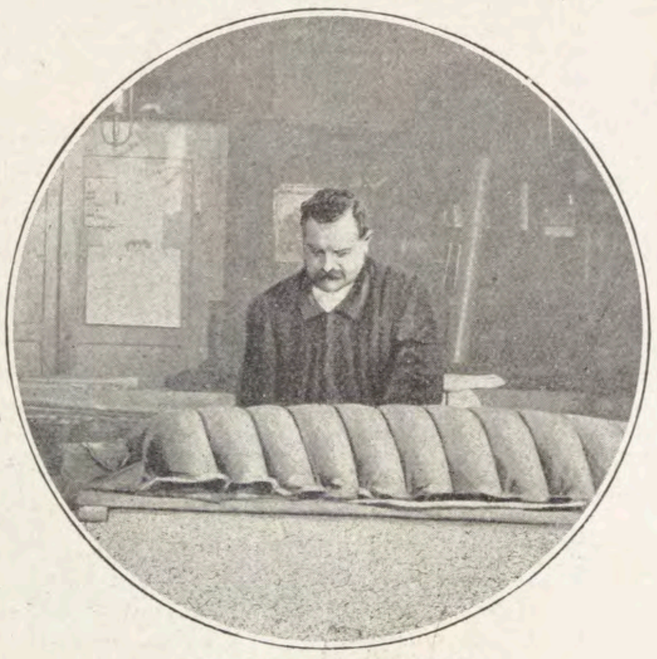
Enumérons simplement les opérations diverses qu'elle va y subir: une couche, dite de guide, que l'on ponce aussitôt sèche, de façon à faire distinguer les trous ou fentes qui auraient pu se produire et que l'on bouche avec du mastic ; nouvelle couche, nouveau ponçage. Les panneaux sont maintenant lisses et polis ; ils peuvent recevoir les couches de peinture, trois ou quatre suivant la couleur. On en passera davantage pour les couleurs claires que pour les couleurs foncées. Et le vernis fait à ce moment son apparition, suivons-le : un premier vernissage, un polissage et, aussitôt, un deuxième vernissage à polir. Mais alors, un entr'acte. Nous passons à la sellerie pour la garniture intérieure, drap ou cuir. On pose les plafonds, les dossiers ; on met en place les coussins, tapis, stores, porte-bras qui ont été préparés à l'avance.

L'ébéniste intervient en même temps ; il ajuste les châssis de glace, les clefs de châssis, les cantines, la main courante sur l'avant du torpedo et les remporte pour les vernir au tampon. L'électricien pose les fils d'éclairage, les plafonniers, l'acoustique La canalisation d'acétylène ou la dynamo et les fils se mettront en place à ce moment aussi ; et nous retournons à la peinture où la voiture est mise dans l'étuve. L'étuve, est un atelier vitré, hermétiquement clos, où un lavage minutieux a fait tomber toutes les poussières, où ne saurait voler le plus minime moucheron. La dernière couche de vernis que nous avions donnée sera polie, puis encore un vernissage et encore un polissage. On peint alors les filets, les initiales, les armoiries ; on donne une couche définitive de vernis. Et nous voici enfin au terme ; le nom donné à cette dernière opération l'indique bien, c'est la finition. L'ébéniste remet à leurs places tous ses articles polis et brillants comme glace ; le ferreur remonte les marche-pieds, les ailes, le pare-brise, les plaques de police. Le peintre fait ses raccords, passe du noir sur tous les points que le monteur a pu érafler et notamment sur les écrous dégradés par les clefs de serrage.

On met en place, phares, lanternes, trompes, astiqués et reluisants ; on procède à un lavage général pour durcir le vernis et le chauffeur n'a plus qu'à mettre de l'essence, de l'huile et de l'eau, donner un tour de manivelle, monter sur son siège, prendre le volant et partir ; la voiture est finie.

Combien de jours se sont écoulés depuis que vous avez passé votre commande ? Récapitulons, madame, voulez-vous ? Atelier de dessin, 3 jours ; menuiserie, 3 semaines ; tôlerie, 3 jours ; forges, 2 semaines ; peinture, 2 semaines ; sellerie, 8 jours ; re-peinture, 4 jours ; finition et séchage, une semaine. Au total, 74 journées, presque onze semaines. Quand je vous demandais deux mois et demi, je n'étais pas loin de la vérité. Et vous savez maintenant pourquoi la construction d'une carrosserie automobile, qui exige tant de soins, qui compte tant de détails, qui emploie tant de corporations, demande tant de temps et revient à un prix si élevé.

PAUL MEYAN.



CHEZ LE SELLIER

On prépare un dossier rembourré, capitonné, pour le fond de la limousine.

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE SERA CONSACRÉ AU FOOTBALL-ASSOCIATION

Le prochain numéro double de la *Vie au Grand Air* paraîtra le *14 mars* et sera consacré au football-association. Rédigé par les compétences les plus notoires, il comportera de nombreuses études définitives sur le sport qui intéresse tant de Français. Parmi les collaborateurs de ce numéro, citons *Chayrigues, Ducret, Richard, Joly, Barnoll, Desmarets, Chandelier, Bareau, Duchêne*, etc... etc..., C'est dire que tous ceux qui se sont signalés dans l'association ont bien voulu faire profiter les jeunes et les champions de leur compétence indiscutable.

NOTRE HORS-TEXTE

Nous publions aujourd'hui en hors-texte le portrait de l'aviateur suisse Agénor Parmelin, qui vient de se signaler à l'attention du monde entier par la traversée du Mont-Blanc en aéroplane. Cette audacieuse prouesse a mis en valeur ce jeune pilote qui n'avait jamais encore mis à son actif d'exploits vraiment sensationnels. Il a prouvé en l'accomplissant qu'il était digne d'Audemars et Bider, ses glorieux compatriotes.

LA VIE AU GRAND AIR

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Le base-ball

J'ignorais tout du base-ball. Aussi, à l'annonce que deux équipes américaines étaient dans nos murs, je ne fis qu'un bond de joie. Enfin nous allions voir ces fameux Américains, et ce jeu, ce célèbre jeu si populaire aux Etats-Unis, avec lequel on réalise des recettes de 200.000 francs, dont les joueurs ont des appointements de ministres, de ministres français, car les ministres américains sont très mal payés. Nous allions voir aux prises les Giants *de New-York et les* White Socks *de Chicago. New-York et Chicago, c'est déjà quelque chose, mais les* Giants *et les* White Socks, *ce qui veut dire les géants et les chaussettes blanches, cela vous a un de ces petits airs yankees de derrière les fagots.*

Le jeu n'est peut-être pas amusant, mais il est amusant de dire dans un salon : « Comment vous ne connaissez pas le base-ball, *mais c'est le seul sport ! »*

Eh bien je suis allé le voir, et voici les résultats exacts de mes observations : C'est un sport très calme, dans lequel le côté spectacle n'est peut être pas extraordinaire, mais qui développe les qualités de patience et d'endurance de la race, chez le spectateur surtout. Samedi dernier, au Parc des Princes, nous avons attendu deux heures, sous la pluie. Nous n'avons rien vu. Les géants visitaient la Tour Eiffel, et les blanches chaussettes les grands magasins.

Aussi dimanche nous sommes retournés à Saint-Cloud. Il y avait là l'ambassadeur d'Amérique, en chapeau haut de forme, et en chaussettes de soie, de couleur. Pas de géants, ils étaient restés au Moulin-Rouge, et, à la suite d'une nuit orageuse, pluie et vent, champagne, pression atmosphérique tombée à 732 millimètres, pression intérieure humaine montée à plusieurs atmosphères, les chaussettes blanches avaient disparu au milieu des bas bleus.

Aucune excuse naturellement, aucun avertissement. L'ambassadeur regagna son ambassade, un peu vexé, un peu furieux, il pleuvait moins que la veille, mais en revanche il y avait un peu plus de boue.

Le base-ball est un jeu destiné à montrer l'impolitesse des joueurs, il paraît que ces Américains étaient les champions en ce jeu.

Je parle du base-ball.

L'arbitre a classé dead-heat, dans le même panier les géants et les chaussettes. Consolons-nous, cette journée nous aura au moins montré qu'il y a des gens mal élevés un peu partout.

WHIPPER.

AUTOMOBILE

Après la journée de Rouen.

Les performances des concurrents de notre rallie Paris-Rouen.

A la veille de notre deuxième rallie automobile qui conduira nos concurrents jusqu'à la place du Martroi, devant la statue de Jeanne d'Arc, à Orléans, j'ai plaisir à revenir sur le succès qu'a remporté notre première épreuve et les performances accomplies à Rouen, il y a quinze jours.

Sous le couvert d'une simple distraction sportive, les voitures et les conducteurs qui prennent part à nos dimanches sportifs sont soumis à de sévères épreuves.

Dans le rallie, il faut refréner toute idée de vitesse ; non seulement celle-ci ne compte pas, mais si elle est trop élevée, elle coûte des points. C'est à maintenir une allure régulière qu'il faut s'ingénier avant tout ; c'est l'esprit du conducteur qui dirige la machine et qui doit lui maintenir tout le temps et sur chaque section du parcours la moyenne de marche adoptée au début. Et, pour répondre à la volonté du conducteur, la machine ne doit avoir aucune défaillance qui fait tomber cette moyenne, être prête à tout effort qui permet de la maintenir. Et c'est ainsi que nous voyons des véhicules de puissances toutes différentes, le plus petit de tous prenant la tête, se grouper de très près en tête du classement général. C'est la Violet-Bogey, une minuscule 6-chx qui, sagement menée par son habile conducteur, se trouve à la première place devant une puissante Nagant, venue de Belgique exprès pour disputer notre rallie. A côté d'eux, une Hispano-Suiza, de la 5e catégorie, voisine avec la légère Zedel de Lamberjack, l'Anasagasti du Tour de France conduite par Brown, Deveuve, avec sa Ford ; Daucourt, aussi habile au volant de sa voiture qu'à celui de son avion ; Armingeat ; Godillot et sa Bellanger ; Maignien sur une Delaugère et Clayette ; Coignet et Ducruzel, transportant une équipe nombreuse sur leur automobilette ; les Morgan, les Demeester, les Phénix, les Audax, des débutants heureux, tous, à quelques points près, ont serré de près la bonne et régulière moyenne de marche.

Et ces mêmes voitures, sur la terrible côte de la rue d'Ernemont, la plus dure qui ait été encore disputée en course, ont prouvé qu'après la grande régularité, la puissance était aussi leur lot. Elles ont su briller et bien briller à côté des Peugeot et des Hispano de course, des puissantes et superbes Turcat-Méry, de la redoutable Piccard-Pictet et de ces petites merveilles que sont les Bugatti. La Violet-Bogey talonne de près le premier ; Suère confirme ses succès précédents et ses victoires dans nos premiers dimanches en se classant premier de sa série. Chamont et Janier, conduisant tous deux la Peugeot de course de 3 litres, font dead-heat et sont en tête du classement général. Hispano-Suiza, suivant son habitude, est lui aussi premier dans la cinquième catégorie. Et je suis heureux de féliciter ici tous ces lauréats divers qui ont brillé dans Paris-Rouen et que nous retrouverons demain aussi réguliers, aussi souples, aussi rapides dans le rallie et l'épreuve de vitesse de Paris-Orléans.

Quelques erreurs se sont glissées dans le classement général du rallie, que nous nous empressons de réparer. Ainsi M. Armingeat remonte dans les premiers rangs avec un coefficient de 58,72 et M. Deveuve le suit d'assez près avec 56,89. Ils confirmeront leur belle performance sur les 112 kilomètres de la route n° 20.

Et lundi prochain, à peine serons-nous de retour d'Orléans, qu'une trentaine de voitures se mettront en route pour la longue et dure randonnée que notre confrère Miral a organisée pour eux. Nous retrouvons sur cette liste quelques-uns des fidèles de nos dimanches sportifs ; les Hispano, Zedel, Bugatti, Majola, Bellanger, d'autres qui le deviendront à leur tour. Pendant 26 journées, ils couvriront 13 étapes et passeront successivement à Boulogne-sur-mer (308 kil.) ; Verdun (499 kil.) ; Dijon (384 kil.) ; Lyon (390 kil.) ; Nice (448 kil.) ; Avignon (366 kil.) ; Clermont-Ferrand (416 kil.) ; Toulouse (429 kil.) ; Pau (358 kil.) ; Limoges (387 kil.) ; Le Mans (440 kil.) ; Cherbourg (369 kil.) ; Paris (384 kil.).

Certaines de ces étapes sont terriblement dures et ceux des concurrents qui auront couvert l'ensemble du parcours dans les délais voulus et sans pénalisation auront bravement gagné galons et parchemins. Entre temps, au cours des arrêts d'une journée entre chaque étape, des épreuves de vitesse, en côte ou en palier, permettront aux concurrents de montrer leurs qualités de puissance et de vitesse. Le Tour de France est en quelque sorte, en plus grand, plus long et plus dur, ce que nous faisons nous-même au cours de nos rallies. Deux de ces épreuves intercalées seront particulièrement intéressantes : l'une se disputera à Clermont-Ferrand, le 14 mars, sur la côte célèbre de la Baraque que des voitures automobiles gravirent pour la première fois en course en 1898 dans le premier Tour de France, et depuis, en 1905, au cours du Grand Prix de l'A. C. F.

L'autre épreuve est celle dont l'organisation a été confiée à l'Automobile Club de la Sarthe et de l'Ouest, passé maître en l'art de mettre sur pied les grandes courses de vitesse. Ce sera donc sur le merveilleux circuit du Mans que, le 22 mars, on courra 100 kilomètres en vitesse. Et les voitures qui vont, ici, lâcher la bride à leur moteur, auront à ce moment déjà parcouru plus de 3.000 kilomètres, soumises au régime des parcs fermés et de la moyenne minimum de 30 kilomètres obligatoire. On pourra vraiment les applaudir à leur rentrée à Paris, elles l'auront bien mérité.

PAUL MEYAN.

— Dans notre dernier numéro nous avons donné la photographie de la voiture Hispano-Suiza, de Massuger, au lieu de celle de la Violet-Bogey. Nos lecteurs auront facilement reconnu que ce racer ne pouvait être la voiture légère conduite par M. Violet, qui s'est classée première de notre course Paris-Rouen.

N. D. L. R.

LES DIMANCHES SPORTIFS DE LA V. G. A.

Les rallies automobiles de la "Vie au Grand Air"

Paris-Orléans.

(1er Mars.)

(Avec le concours et sous le patronage de l'Aéro-Club du Centre.)

AFIN d'éviter tout prétexte à vitesse exagérée dans l'intérieur de Paris, nous avons décidé que la concentration des concurrents se fera toujours à partir de sept heures devant l'hôtel de la *Vie au Grand Air*, avenue des Champs Elysées, mais que le départ réel ne comptera qu'à partir de la barrière d'Orléans.

Il est donc bien entendu que, dimanche matin, devant nos bureaux, sera délivré à nos concurrents le numéro d'ordre (sur toile) qu'ils devront fixer à l'avant de leur voiture de façon très apparente ; mais que le carnet de route portant l'heure du départ ne leur sera donné par un de nos commissaires, qu'à la porte d'Orléans, pendant les quelques instants consacrés à la déclaration d'essence à la sortie de Paris.

Comme toujours nos commissaires porteront un brassard blanc portant les mots en bleu : *La Vie au Grand Air*.

De la porte d'Orléans, les voitures se dirigeront vers le 1er contrôle situé à Etampes, devant la gare du chemin de fer. La distance est de 45 kilomètres.

L'arrivée se fera à l'entrée du faubourg Bannier, au point terminus du tramway d'Orléans. La distance entre Etampes et l'arrivée est de 66 kilomètres.

Le contrôle d'Etampes sera fermé à 10 heures, celui d'Orléans à 11 h. 30.

La salle des fêtes et le préau qui l'entoure sont mis, par la municipalité d'Orléans à la disposition des concurrents pour y garer (facultativement) leurs voitures entre leur arrivée et l'heure de la course des 500 mètres.

La course de 500 mètres.

La course de 500 mètres se disputera sur le quai de la Madeleine.

Les voitures concurrentes devront être arrivées sur le quai, à 500 mètres en aval du pont, dès 1 h. 30 de l'après midi. Les commissaires les y feront placer dans l'ordre de départ.

Le premier départ sera donné à 2 heures précises, voiture arrêtée, moteur en marche et conducteur à terre.

La route mesure 440 mètres en ligne droite puis tourne à gauche, à angle droit. Les voitures, après avoir parcouru ces 440 premiers mètres, termineront les 60 derniers en marche arrière.

Les voitures se rendront au départ par le faubourg de la Madeleine, route de Blois.

La course sera terminée à 4 heures.

Paris-Amiens.

(15 mars.)

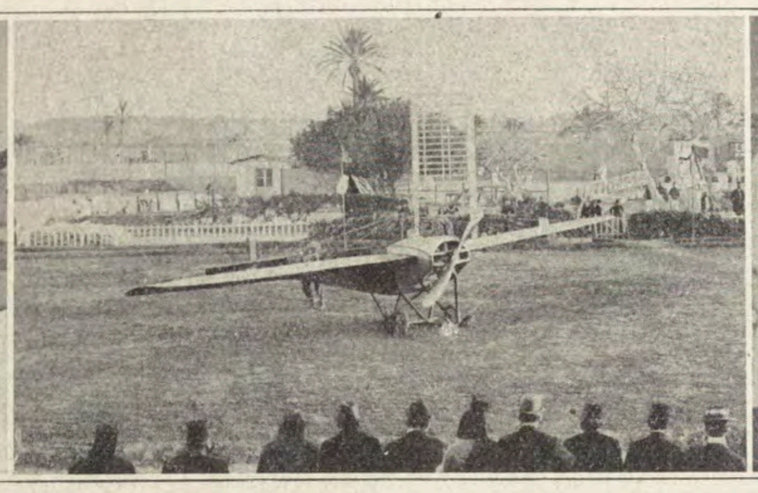
C'est le dimanche 15 mars que sera disputé notre troisième rallie, entre Paris et Amiens. Le règlement de cette épreuve est le même que celui des rallies de Rouen et d'Orléans, les trois rallies comptant pour le prix qui sera décerné à la voiture ayant obtenu le coefficient le plus élevé de régularité de marche.

Une course de vitesse se disputera à Amiens, dans le parc de la Hotoie.

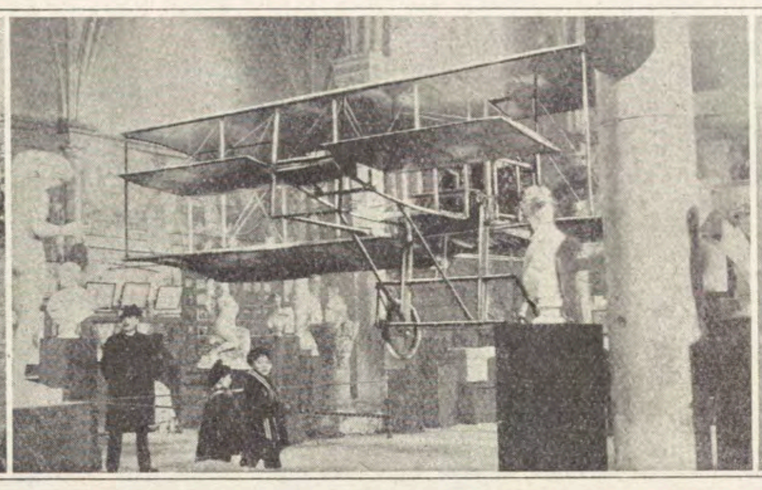
Les engagements sont dès aujourd'hui reçus à l'Automobile Club de Picardie, 10, rue Alphonse-Paillat, à Amiens, sous le patronage de qui est placée la double épreuve du 15 mars.

LE BLOC-NOTES DE LA QUINZAINE

L'aviateur Bonnier après son raid Paris-Le Caire, continue ses excursions.



Marc Bonnier atterrit en compagnie de son mécanicien Barnier, à Alexandrie. (Monoplan Nieuport, moteur Gnôme 80 chx, hélice Chauvière.)



L'aéroplane inventé et construit par René Gasnier en 1907, qui réalisait déjà les perfectionnements des biplans actuels, vient d'être offert au musée d'Angers.

Béziers a remporté le championnat de cross-country de l'Atlantique, à Nantes.

"Bamba" voilier de 6 mètres appartenant au chevalier Franscesco Giovanelli vainqueur de la Coupe du Club Nautique de Nice.

(Photographies Lauro.)

Le départ de la catégorie des 6-mètres dans la Coupe du Club Nautique de Nice. Le "Bamba", le voilier vainqueur, est au centre de notre document.

"Aline III" à M. Craig Sellar, 2e de la 1re épreuve de la Coupe du Club Nautique. A gauche, la villa du Club Nautique de Nice.

Un match de hockey à Luchon-Super-Bagnères. Les sports d'hiver, ont été très en honneur dans cette station, cet e année.

Le chien de l'école Nieuport à Villa oublay. Il a volé plus de 400 kilomètres dans le fuselage d'un monoplan où une niche lui à été réservé.

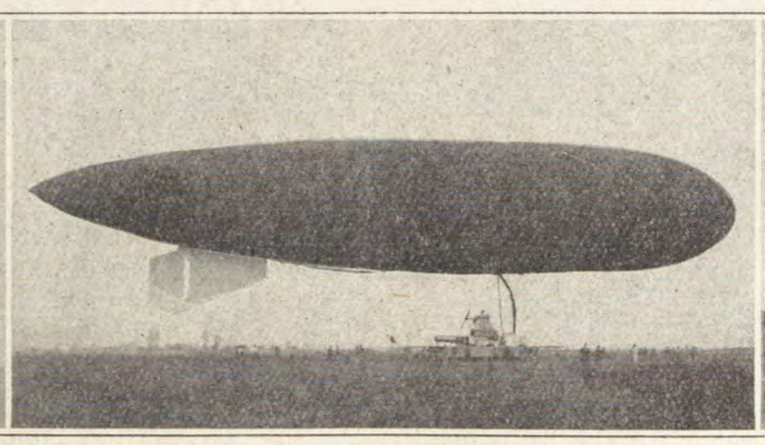
M. Jean Ors a expérimenté avec succès un parachute de son invention. Il s'est élancé du haut de l'appareil de Lemoine, à 200 mètres.

Dimanche dernier, à Chantilly s'est disputé un match en 36 trous entre George Duncan, le champion d'Ecosse, et Jean Gassiat, l'excellent professeur français. Duncan (à gauche) triompha facilement de Gassiat (à droite).

(Cliché Mathieu.)

L'équipe du Stade Hendayais qui vient de gagner le championnat de France au blaid à mains nues, à Guétary.

L'équipe du Football Club Oloronnais (cap. Fouchon) qui vient de remporter le championnat de la côte Basque 2e série. Le président de ce club est M. Joseph Vignau. Le président d'honneur, M. Pasquignon-Loubet.



Le dirigeable "Eugène Montgolfier" (tissus Hutchinson), qui vient d'être acquis par le département de la Guerre, a fait plusieurs sorties cette semaine, venant de Lamotte-Breuil, évoluer au-dessus de Paris.

L'aviateur Bourlis, expérimentant le parachute Bonnet, s'est élancé de 500 mètres de haut hors de l'aéroplane de l'aviateur Lemoine, samedi dernier à Juvisy. L'expérience a parfaitement réussi.

REVUE TECHNIQUE ET SPORTIVE

MASQUE RESPIRATOIRE POUR AVIATEURS. — A l'usage des pilotes d'hydravions et des aviateurs devant affronter les hautes altitudes, on vient de perfectionner le système de masque respiratoire utilisé en Allemagne pour la navigation sous-marine.

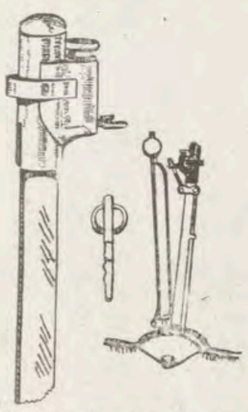
Le masque respiratoire utilisé en Allemagne.

Cet appareil se compose d'un réservoir d'oxygène et d'un appareil destiné à épurer l'air expiré par le pilote.

L'ensemble est assez lourd et encombrant et peu esthétique.

Gageons que nos Legagneux, nos Gilbert nos Garros, ne voudraient pas se rendre aussi laids.

VERROU CONTRE LE VOL DES AUTOMOBILES. — Il existe bien des systèmes de verrouillage contre le vol des automobiles, les uns s'appliquant à l'essence, d'autres à l'allumage, d'autres à la direction, etc. Le présent système, lui, s'applique indifféremment au levier de vitesse ou au levier de frein, où il agit de façon certaine. De plus, il est d'installation très simple et d'un encombrement réduit ; son prix est également modique.



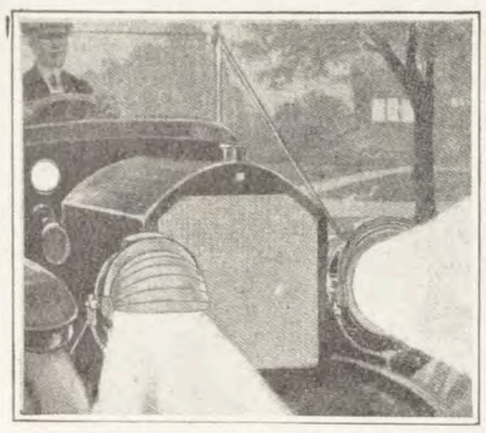
Verrou de sûreté pour automobiles.

Il se compose d'une tête creuse, comportant d'une part un collier de serrage, et d'autre part une petite boîte cylindrique contenant la serrure proprement dite et munie d'une fourche robuste.

Pour le poser sur le levier des vitesses, il suffit d'en coiffer la tête dudit levier, après y avoir percé un trou destiné au passage d'un téton faisant saillie à l'intérieur du collier de serrage et destiné à retenir l'appareil. Le verrou ainsi fixé et fermé à clef, le levier est immobilisé, le cliquet ne pouvant plus se dégager de la dent du secteur où il est encastré.

Si le levier de vitesse est à tête-boule, on pose le verrou sur le levier de frein, en ayant soin d'engager la poignée du cliquet dans la petite fourche *ad hoc*. Le levier de frein étant ainsi bloqué, il est impossible de faire bouger la voiture.

MODÉRATEUR DE LUMIÈRE POUR AUTOMOBILES. — On sait combien parfois est gênant le puissant faisceau lumineux projeté par les phares d'une automobile que l'on croise, et cet inconvénient que nous avons ressenti, nous



Pour ceux qui voyagent la nuit.

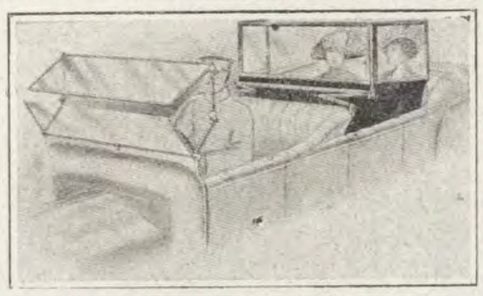
l'avons certainement infligé aux autres... D'autre part, il peut arriver que l'on ait besoin, ou de concentrer la lumière vers le sol, ou de réduire l'éclairage pendant la traversée d'une ville.

La figure ci-contre montre un dispositif fort ingénieux qui répond à toutes ces conditions et, en outre, permet de protéger les glaces des phares pendant le jour. Il se compose d'une série de fuseaux sphériques articulés autour d'un axe et dont la rotation est commandée du siège.

Pendant le jour, tout est fermé. En marche de nuit, tout est ouvert. Mais on peut abaisser un ou plusieurs fuseaux au choix pour modérer l'intensité de l'éclairage à volonté.

PARAVENT EXTENSIBLE. — Le paravent Auster ci-dessous décrit permet de réunir à la fois tous les avantages d'une voiture découverte à ceux de la plus confortable limousine.

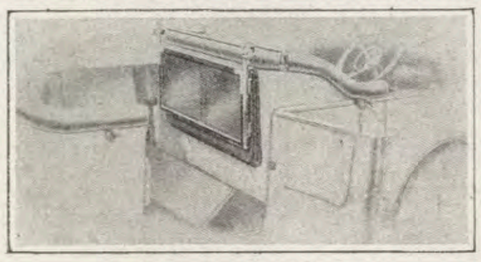
En effet, il protège très efficacement les voyageurs des places arrière contre le retour d'air si désagréable dans les voitures non munies de pare-vent, contre



Le paravent déployé.

le vent direct, la poussière, les petites averses, etc. A remarquer en outre qu'il comporte un tablier imperméable parachevant ainsi la protection qui devient absolument parfaite.

Ce paravent se développe et se replie instantanément ; il se manœuvre de l'un quelconque des sièges arrière avec une



Le paravent replié.

grande facilité ; il possède une rigidité absolue dans toutes ses positions ; il est indéréglable ; et enfin, replié, il ne tient pour ainsi dire aucune place.

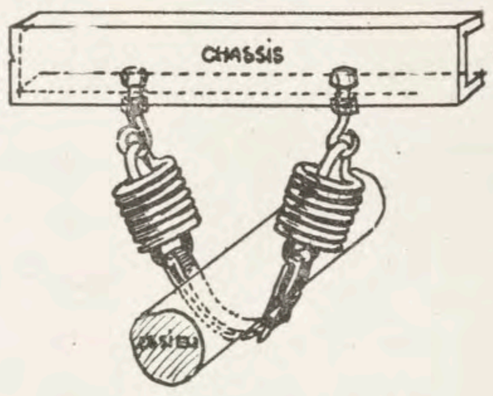
Le châssis peut être métallique ou en bois. La glace centrale est en verre-glace et les châssis latéraux comportent des carreaux souples de première qualité.

Le paravent employé comme table.

Une utilisation curieuse est même permise : la glace, étant rabattue à plat, constitue une table assez rigide pour qu'on puisse consulter une carte, lire ou même écrire...

La construction du pare-vent Auster est en outre irréprochable.

ANTI-REBONDISSEUR. — Les dispositifs mécaniques les plus simples sont souvent, si ce n'est toujours, les meilleurs. En admettant que ce dicton soit exact, on ne pourra méconnaître la valeur de ce petit engin, destiné à éviter le



Le schéma du système anti-rebondisseur.

rebondissement, ou coup de raquette, des voitures automobiles.

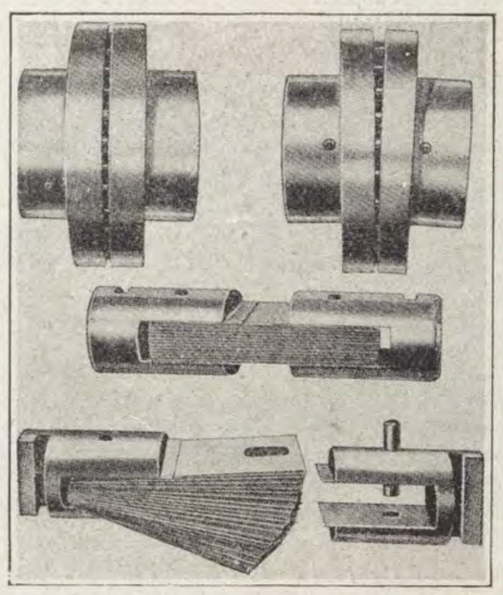
Il se compose tout simplement de deux ressorts, que l'on fixe d'une part au châssis au moyen de deux boulons à double écrou, et que l'on réunit d'autre part à l'aide d'une courroie très forte passée sous l'essieu. C'est tout.

Ce système agit avec efficacité et complète fort bien les amortisseurs. En raison de son extrême simplicité, son prix est excessivement bas, et ce lui est un mérite de plus.

JOINT DE TRANSMISSION FLEXIBLE. — Voici un très ingénieux système de joint de transmission jouissant de tous les avantages du joint à la cardan, mais d'une plus grande simplicité d'exécution et d'un moindre prix de revient.

Il se compose essentiellement de deux chapes, que l'on assemble sur les arbres à réunir au moyen d'un verrouillage ; et d'une liaison flexible.

Cette liaison flexible est constituée par de nombreuses lamelles d'acier superposées et dont chacune des extrémités est



Les détails du système de joint de transmission.

percée d'un trou ovale. Les lamelles sont rendues solidaires des chapes au moyen d'une clavette *ad hoc*.

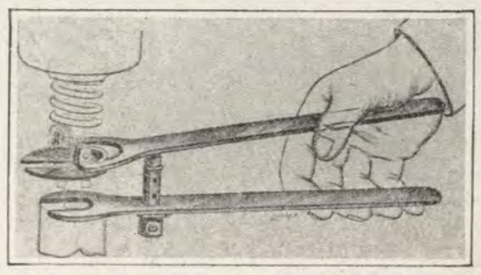
Enfin, les chapes et les lames sont enfermées entre deux couronnes portant vers la périphérie une série de tenons et de mortaises. Les mortaises permettent un certain jeu aux tenons. Les deux couronnes sont, après montage, enfermées dans un couvre-joint souple.

Le fonctionnement se comprend de lui-même, par un simple coup d'œil sur les illustrations. Non seulement le joint permet un certain déplacement angulaire relatif des deux arbres, mais encore il permet un certain jeu dans le sens longitudinal.

Ce joint flexible a paru digne d'attention.

LÈVE-RESSORT DE CLAPET. — Il est souvent fort difficile de soulever convenablement les ressorts de clapets sans avoir recours à un outillage assez compliqué et lourd.

Le petit lève-ressort dont il est question possède des qualités qui le rendent



Lève-ressort de clapet articulé et réglable.

très pratique. Tout d'abord, articulé et réglable, il convient à tous les moteurs et lève toujours le ressort à plat ; il est léger bien que robuste et son encombrement est très réduit. Enfin, il est d'un prix tout à fait minime.

A noter la facilité de réglage en hauteur de l'entretoise d'appui des deux branches.

CHAUFFE-MAINS POUR VOLANT DE DIRECTION — Par les froides journées d'hiver, il est souvent très pénible de conduire sa voiture ; parfois même la sensation de froid devient telle que la main n'a plus l'énergie et la rapidité d'exécution nécessaires, et certains accidents n'ont pas eu d'autre cause.

Le chauffe-mains pour volant sera donc goûté par ceux qui ont à se déplacer par tous les temps et par ceux qui roulent dans les pays où la température est particulièrement rigoureuse.

Il se compose d'un petit tube métallique, garni de toile métallique, dans lequel brûle un petit bec à acétylène. Le gaz est amené par une petite canalisation souple qui est fixée au pilier de direction.

L'appareil, robuste et simple, est très efficace et se monte très facilement au moyen d'agrafes.

PAUL LAUNAY.

IL Y A UNE AUTOMOBILE A GAGNER

C'est un torpedo 10-12 chx, Doriot-Flandrin-Parant. Il constitue le premier prix de notre Grand Concours du Champion doté de 20.000 fr. de prix.

Ce concours, extrêmement simple est ouvert à tous nos lecteurs.

Voir page III des feuilles de garde le dix-neuvième bon.

Nous tenons à la disposition de nos lecteurs les numéros contenant les dix-huit bons précédents, moyennant la somme de 11 fr. 75.

C'est dans notre prochain numéro que prendra fin ce grand concours. Les concurrents y trouveront une page spéciale pour leur permettre de coller les 20 bons qu'ils auront découpés chaque semaine depuis le mois d'octobre.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 16 AU 23 FÉVRIER

AVIATION

DIMANCHE 22 FÉVRIER. — Juvisy. — *Match Garros-Hamel.* — 1re manche : 1. Garros, 10 tours (20 kil.) en 12 m. 6 secondes. Hamel abandonne ; 2e manche : Garros, 10 tours (20 kil.) en 11 m. 4 s. 4/5 ; Hamel, 20 kil. en 11 m. 11 s. 1/5.

AÉRONAUTIQUE

SAMEDI 21 FÉVRIER. — Records homologués : Hugo Kaulen et Schmitz (13 au 17 décembre) établissent le record du monde de durée en sphérique, 87 heures, et le record du monde de distance, 2.700 kilomètres. (L'Allemand Berliner vient de battre ce record de 150 kilomètres.)

FOOTBALL-RUGBY

DIMANCHE 22 FÉVRIER. — Le *Championnat de France.* — Paris bat Chalon, 8 à 0 ; Bordeaux bat Compiègne, 23 à 0 ; Toulouse bat Limoges, 14 à 0 ; Le Havre bat Nantes, 13 à 3 ; Bayonne bat La Rochelle 28 à 0 ; Perpignan bat Toulon, 25 à 0 ; Tarbes bat Périgueux, 3 à 0.

FOOTBALL-ASSOCIATION

DIMANCHE 22 FÉVRIER. — Lyon triomphe de Marseille par 3 buts à 2.

CYCLISME

DIMANCHE 22 FÉVRIER. — Vel. d'Hiver. — *Championnat d'hiver de demi-fond.* 100 kilomètres. — (Entraîneurs à motocyclettes). — 1. Sérès ; 2. Darragon à un tour et demi ; 3. Guignard à 22 tours.

HIPPISME

DIMANCHE 22 FÉVRIER. — Auteuil. — *Prix Beugnot* (15.000 francs, 3.800 mètres) : 1. Va Tout (Thibault), à M. Camille Blanc ; 2. Annibal ; 3. Fronton Basque. — P. M. : g. 40 fr. 50 ; pl. 22 fr. 50, 23 fr. 50, 33 fr. 50.

Prix Blaviette (15.000 francs, 4.000 mètres). 1. Phébus (W. Head), à M. Ch. Liénart ; 2. Le Morvan ; 3. Napo. — P. M. : g. 71 fr. 50 ; pl. 26 fr. 50, 17 fr. 50, 34 fr. 50.

GOLF

DIMANCHE 22 FÉVRIER. — Golf de Chantilly. — Match en 36 trous : Duncan bat Gassiat.

TIR

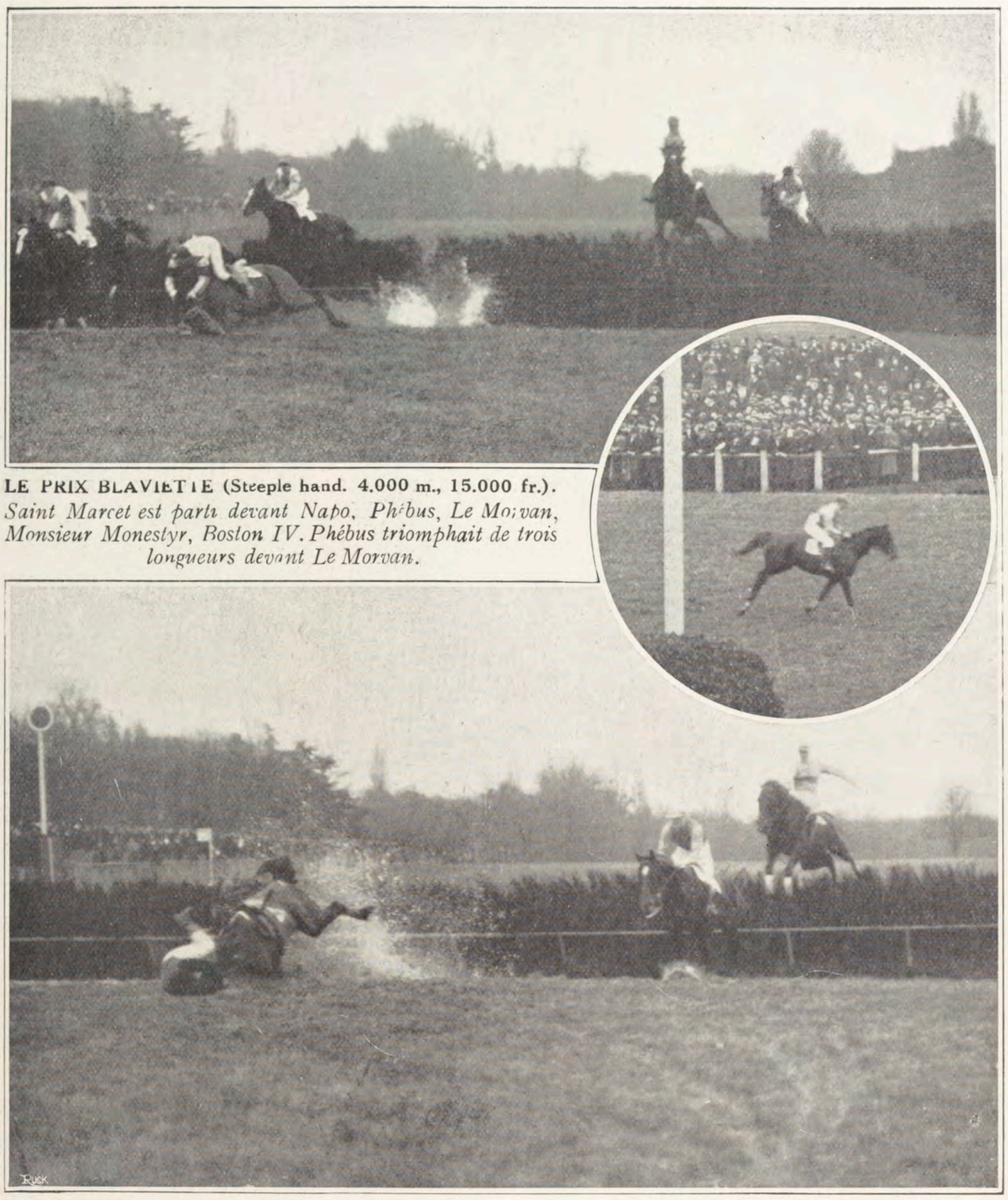
VENDREDI 20 FÉVRIER. — Réunion de la Société l'*Assaut au Pistolet* (Tir aux balles Devillers). Gagnants des poules : Galand, Petrocochino, Bonnette, Carteret, Contaud-Delpech, de Montcabrier, Rumeau.

Sur 410 balles tirées, 308 ont touché les adversaires en présence.

A NOS LECTEURS

Nous attirons tout spécialement l'attention de nos lecteurs sur l'économie qu'on réalise en s'abonnant à la Vie au Grand Air, *au lieu d'acheter cette revue au numéro. Outre l'agrément qu'on a de la recevoir régulièrement chez soi, on ne débourse que 28 francs, soit une économie de 5 fr. 50. Le compte est, d'ailleurs, facile à établir : 41 fois 0 fr. 50 (20 fr. 50) plus les 11 numéros doubles spéciaux à 1 franc (11 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 33 fr. 50.*

Chaque abonné a droit également à deux primes gratuites, *à choisir dans la liste spéciale envoyée franco sur demande, et aux nombreux avantages énumérés au* Carnet Multiprimes *des abonnés des Publications Pierre Lafitte et Cie.*



LE PRIX BLAVIETTE (Steeple hand. 4.000 m., 15.000 fr.).
Saint Marcet est parti devant Napo, Phébus, Le Morvan, Monsieur Monestyr, Boston IV. Phébus triomphait de trois longueurs devant Le Morvan.

Beni Méred — Perdigail — Lord Loris

LE PRIX HUNGERFORD (Steeple 4.200 mètres 6.000 fr.). Auteuil, 22 février. — La rivière des tribunes.
Beni Mered a mené devant Lord Loris et Perdigail; il tombait à la rivière des tribunes. Lord Loris faisait une faute. Perdigail se détachait et prenait une avance considérable, mais il dérobait au bull-finch et Lord Loris terminait seul le parcours. — En médaillon : L'arrivée de Lord Loris.

LE PRIX BLAVIETTE. — Les chutes à la rivière des tribunes.
Dimanche dernier, les chutes furent nombreuses. Dans le prix Blaviette, Boston IV, le vainqueur du prix de Billancourt, le 15 février, tombait à la rivière des tribunes, entraînant dans sa chute Saint-Marcet. Monsieur Monestyr (J.-B. Moreau) tombait également au même obstacle.

Avant le handicap Optional

A propos de la publication des poids.

Le second dimanche d'Auteuil a été terne, aussi terne que le premier avait été brillant : conséquence fâcheuse de la pluie. Nous avons assisté pourtant à deux bonnes courses : un steeple-chase où Phébus a confirmé son excellente forme de Pau; et une course de haies que Va Tout s'est adjugée avec une extraordinaire facilité. Le cheval de M. Camille Blanc a pu marquer un fort écart sur le plat, terminer sa course le long de la grille du pesage et gagner quand même de six longueurs. C'est surtout, du reste, par cette facilité que vaut sa victoire, car la valeur présente du lot qu'il a battu est assez douteuse : son runner up Annibal VII avait été battu par Usurier et Concrit. Le troisième, Fronton Basque débutait à Auteuil. Les autres ont paru hors de forme. Pour Phébus, il faut admirer plus que jamais quelle heureuse inspiration a eue M. Liénart en se l'adjugeant en fin de saison après une victoire dans un modeste prix à réclamer.

Les réunions d'Auteuil n'ont pas été les seuls événements sportifs de la semaine. Il y a eu aussi la réouverture de Saint Ouen qui s'est faite dans d'assez bonnes conditions. Il y a eu aussi la publication des poids du handicap optional, où figurent, d'office, tous les trois ans ayant, au cours de leur deuxième année gagné un prix. Pour mieux dire, nous avons eu cette année une double publication, c'est-à-dire deux versions différentes du même handicap l'une officielle, l'autre bénévole et fournie par un nouveau quotidien sportif, le *Criterium*, dont le premier numéro est annoncé pour le 1er mars. Notre nouveau confrère se propose de publier aussi tous les handicaps, avant la lettre, jugeant — et il n'a pas tort — que la comparaison de son travail avec celui du handicapeur ne sera généralement pas sans intérêt. Son optional et celui du handicapeur officiel présentent quelques différences assez sensibles. Dans les deux cotes, Le Grand Pressigny figure au sommet de l'échelle des poids avec 65 kilos, suivi par La Farina qui reçoit trois livres seulement du top weight dans le handicap officiel et dix dans le handicap du *Criterium*. Pour la troisième place, le désaccord est plus profond. Le handicapeur de la Société Sportive la donne à Diderot qui porte 61 kilos et rend une livre à Sardanapale. D'après notre confrère, Sardanapale vient au 3e rang avec 61 kilos et Diderot au 16e seulement avec 56. Voici d'ailleurs, telle qu'ils l'établissent la liste des chefs de file de la génération de 1911. Le premier chiffre est celui du handicap officiel et le second celui du *Criterium*.

Le Grand Pressigny	65 -65	Soughi	59 1/2 57
La Farina	63 1/2-62	Listman	59 1/2-57
Diderot	61 56	Oreste	59 58
Sardanapale	60 1/2-61	Mont d'Or	58 1/2-56
Frileux III	60 1/2-59	Diavolezza	58 1/2-54
Dorrit	60 58	Estrées	58 58
Le Corsaire	59 1/2-60	Roselys	58 56
Mousse de Mer	59 1/2-60	Guerroyante	58 57

Battu d'une encolure à poids pour sexe par Roselys le jour de ses débuts, Diderot a remporté ensuite une victoire sur Francinet et une autre sur Maestria.

Il n'y a aucune contradiction entre ces deux performances, et le handicapeur officiel le constate lui-même en plaçant Maestria à quatre livres au-dessus de Roselys, et Francinet à quatorze livres au dessus de Maestria. On est donc un peu surpris de le voir estimer Diderot supérieur de sept livres à la pouliche qui l'a battu, de onze livres à Maestria et de vingt cinq livres à Francinet.

Que Diderot justifie un jour ou l'autre cette bonne opinion, c'est possible. Mais il me semble que la question n'est point là. S'il s'agit non pas de prévoir la destinée des candidats, mais d'apprécier leur valeur respective en tablant sur des faits, et en analysant leurs titres, il faut convenir que le handicapeur du *Criterium*, en plaçant Diderot et Roselys au même poids, à huit livres au-dessus de Maestria et de Francinet, a serré la réalité de plus près.

Un autre désaccord assez curieux est celui qui concerne Diavolezza. La pouliche du baron M. de Rothschild porte 58 1/2 dans le handicap officiel et 54 dans l'autre : voyons sa carrière. Elle tient en trois courses : une victoire sur Mandrin, une place de quatrième derrière Frileuse III, Dacier et Silvano, une victoire sur Cherry-Brandy. Elle finit à deux longueurs derrière Silvano et à trois longueurs devant Cherry Brandy à poids pour sexe. Silvano précédemment, ayant battu Cherry Brandy d'une longueur et demie, il y a peut-être un léger désaccord entre les deux dernières performances de Diavolezza, désaccord qui s'explique par les progrès probables de la pouliche. Le handicapeur du *Criterium* n'en a d'ailleurs tenu compte en plaçant Diavolezza à deux livres au-dessus de Silvano malgré sa défaite et à quatre livres au-dessus de Cherry Brandy. Quant au handicapeur officiel qui met sept livres entre Diavolezza et Silvano et onze entre la même pouliche et Cherry Brandy son interprétation paraît bien hardie. Cette petite victoire sur Cherry Brandy lui paraît un titre suffisant pour voir en elle la seconde pouliche de l'année, presque l'égale de Mousse de Mer, qu'elle suit à deux livres, et supérieure aux Roselys Guerroyante, Monétrie et autres.

Que l'avenir lui donne raison, c'est possible. Mais si l'on veut s'en tenir aux faits, on n'y aperçoit rien de semblable.

STUART,

UN GLORIEUX VAINQUEUR DU GRAND NATIONAL DE LIVERPOOL : MANIFESTO

Manifesto, qui a disputé le Grand National de Liverpool neuf fois, y a triomphé par deux fois, en 1897 et en 1899. Ce document, dû au pinceau de M. Emile Adam, le fameux peintre hippique, appartient à M. J.-G. Bulteel.

UN HÉROS DU GRAND NATIONAL

Par RENÉ RIONDET

Dans notre dernière chronique sur Lutteur III, nous avons commis une inexactitude et une omission.

L'inexactitude, c'est lorsque nous avons dit que le Grand National de Liverpool inaugurerait le 27 mars la série des grandes courses anglaises de l'année. Par suite d'une confusion, nous avons perdu de vue que, deux jours auparavant, se dispute le Lincolnshire Handicap, qu'il est impossible de ne pas classer parmi les grandes épreuves de la saison.

L'erreur était d'autant plus regrettable, que nous possédons dans ce handicap un champion dont la chance est très appréciée par les Anglais. C'est Bonbon Rose, le cheval de M.R. de Monbel, qui sera chargé de représenter l'élevage français et qui tentera de rééditer les exploits de Poulet en 1882, de Le Nicham II en 1894, d'Ob en 1906 et en 1907 ou de Long Set en 1912.

L'omission que nous avons commise a trait aux jockeys qui ont tour à tour conduit Lutteur III à la victoire. Nous n'en avons cité aucun pour ne pas embarrasser notre exposé ; mais il serait injuste de ne pas insister sur la remarquable performance accomplie par Parfrement, le jour où, abordant pour la première fois les obstacles formidables de Liverpool, il a montré le même sang-froid et la même hardiesse dont il fait preuve sur les parcours si coulants usités en France. Il est certain que son énergie et sa maîtrise ont suscité une bonne part des acclamations qui ont accueilli la rentrée de Lutteur III aux balances après son triomphe.

Dans les douze steeple-chases qu'il a remportés, Lutteur III a été monté deux fois par Mac Gough, lors de ses premières sorties ; une fois par A.-V. Chapman, dans le prix Montgomery ; sept fois par Parfrement ; et deux fois par Alec Carter, lors de ses récents succès du mois de décembre. Comme nous l'avons dit, c'est ce dernier jockey qui le pilotera le 27 mars et qui devra à son tour débuter à Liverpool. Quant à Parfrement, il montera probablement Trianon III, si M. A. Veil-Picard, le propriétaire auquel il est lié par contrat, consent à se priver de ses services vers cette époque.

En retraçant l'autre jour la carrière de Lutteur III, nous en avons exposé tous les détails pour mieux faire ressortir le caractère fantastique qu'elle revêt aux yeux des sportsmen français : un cheval, âgé de dix ans, capable non seulement de courir, mais de disputer pour la troisième fois une épreuve aussi sévère que le Grand National, il semble que le phénomène soit invraisemblable dans notre pays.

Le fait paraîtra moins stupéfiant aux Anglais : ceux-ci ont déjà vu des vainqueurs comme Peter Simple, Alcibiade et Regal se présenter six fois dans le Grand National ; d'autres comme Frigate, Gamecock, Liberator ou Why Not tenter sept fois la chance. Notons en passant que, parmi eux, Alcibiade, qui a triomphé en 1865, était né en France en 1860 chez le Baron Nivière en son haras de Villebon.

Mais toutes ces performances sont éclipsées par la véritable carrière que le hongre Manifesto a poursuivie dans la grande épreuve de Liverpool.

Né en 1888, Manifesto fit sa première tentative dans le Grand National en 1895. Il appartenait alors à M. H.-M. Dyas. Monté par T. Kavanagh, il figura en bonne place pendant tout le parcours et termina quatrième derrière le vainqueur Wild Man from Borneo. L'année suivante, monté par Gouley, il tomba au premier obstacle.

En 1897, piloté par son premier jockey, T. Kavanagh, il remporta un succès impressionnant sous le poids de 71 kilos. Dès le départ, il s'élança en tête avec l'un de ses concurrents, nommé Timon ; d'un bout à l'autre du parcours, les deux chevaux ne se quittèrent pas et la lutte s'annonçait très intéressante, quand, à l'avant-dernier obstacle, Timon désarçonna son jockey à la suite d'une lourde faute, laissant ainsi son rival l'emporter sans effort de vingt longueurs devant Filbert et Ford of Fyne.

En 1899, devenu la propriété de M. J.-G. Bulteel, il assuma la lourde tâche de porter le top weight formidable de 79 kilos 1/2. Telle était la confiance du public qu'il partit second favori à 5 contre un, tandis que le premier rang sur la cote à 4 contre un était dévolu à une jument, Gentle Ida.

Dès le saut du Valentine's Brook au premier tour, la favorite fut mise hors de combat ; mais, de son côté, Manifesto fit une faute grave à l'un des fences. Très prudemment, son jockey le laissa se remettre en confiance et persévéra dans la tactique d'attente jusqu'à la moitié du second tour: Puis il commença à se rapprocher des leaders ; à l'avant-dernier obstacle, il sollicita le vaillant Manifesto. Celui-ci, répondant courageusement, fila résolument vers le poteau, qu'il atteignit sans lutte à une longueur devant Ford of Fyne.

Cette victoire fut accueillie par des acclamations frénétiques : seul, avant Manifesto, Cloister, en 1893, avait réussi à triompher sous le poids de 79 kilos 1/2. Pareil exploit devait être répété, après eux, en 1912 par Jerry M., que nous avons vu en 1910 remporter le Grand Steeple-Chase d'Auteuil.

Nous devons faire remarquer que, cette année, le même poids a été attribué au vainqueur de l'an dernier, Covertcoat, qui est d'ailleurs suivi de près dans le handicap par Lutteur III, qui devra porter 79 kilos.

Pour en revenir au second succès de Manifesto, on raconta que son jockey, George Williamson, reçut en récompense un cadeau généreux de 70.000 francs. Il est vrai que le propriétaire, M. Bulteel, réalisa des gains très élevés ; un seul de ses paris atteignait le chiffre de 250.000 francs contre 20.000, soit exactement le montant de celui qui, d'après les nouvelles d'Angleterre, aurait été conclu à Nice par M. James Hennessy sur la chance de son cheval Lutteur III. En 1900, Manifesto se plaça troisième dans le Grand National avec 82 kilos ; mais sa performance passa inaperçue au milieu de l'enthousiasme qui la victoire d'Ambush II, le cheval du Prince de Galles.

En 1902, avec 80 kilos, il prit encore la troisième place derrière Shannon Lass et Matthew. En 1903, avec 77 kilos 1/2, il occupa le même rang après une lutte sévère avec le quatrième, qu'il ne battit que d'une courte tête.

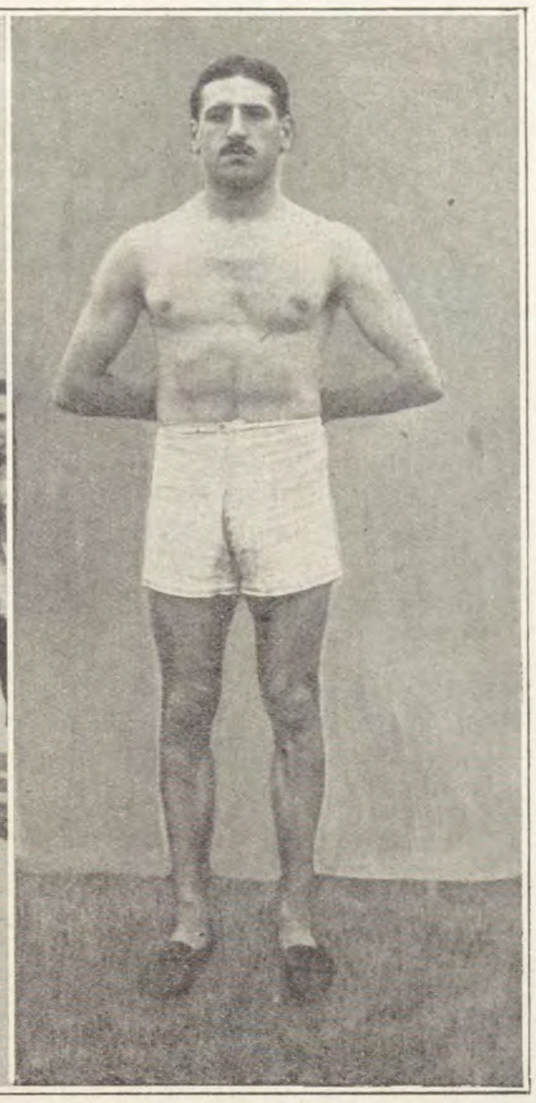
Enfin en 1904, à l'âge de seize ans, il fit sa dernière apparition dans la grande épreuve, sans réussir à se placer sous le poids de 76 kilos 1/2.

A quelque temps de là, sa carrière se termina par un accident ; et c'est à Liverpool, sur le théâtre de ses exploits, qu'il se cassa la jambe en disputant le Valentine's Steeple-Chase gagné par Noble Lad. Telle fut la fin de ce glorieux steeple-chaser, tombé sur la brèche.

RENÉ RIONDET.

JEAN BOUIN A SES DÉBUTS
Jean Bouin fit ses débuts de coureur à pied, en 1904, à Marseille. Il avait 16 ans.

LA PREMIÈRE COURSE DE BOUIN
Pour sa première course, disputée sur 3.000 mètres, Bouin, que nous avons indiqué d'une croix, remporta la victoire, malgré la participation d'un crossman connu du Phocée Club.



JEAN BOUIN AUJOURD'HUI
Jean Bouin photographié à son retour de Stockholm, après son record du monde de l'heure.

Les secrets de la course à pied

PAR JEAN BOUIN

AVANT-PROPOS

Si j'avais à définir Bouin, je dirais: un muscle pensant. Cet homme solide sur ses jambes, au thorax formidable sous le veston égalitaire ne pense en effet que par le muscle. L'effort seul l'intéresse, le passionne ; toutes ses pensées y convergent, et le rendement, la belle forme de la machine humaine lui semblent seuls dignes d'attention. Quand, devant lui, on parle d'autres choses il se tait; il écoute, mais il se tait; on sent qu'il est ailleurs et qu'il attend, qu'il attend son tour. Et il vient son tour. Qu'un mot déclanche le mécanisme et il sort de son mutisme, il s'éveille, s'échappe, trouve des mots, des images ; il sait les chiffres, les dates, les noms. Il est transfiguré. Et ce sont les autres qui se taisent.

Sa logique est péremptoire, ses arguments mathématiques, irrésistibles. Ses théories sont simples. Quand il expose, il semble qu'il énonce les préceptes d'une religion nouvelle: son visage resplendit. Quand il affirme devant son verre de Vittel que l'athlétisme seul peut sauver la race française et régénérer l'homme le plus déjeté, on ne doute pas qu'il dise vrai, car on a devant les yeux son cou et ses épaules qui sont des preuves solides.

De sa voix de méridional, Bouin vante les pays du Nord qu'il admire parce que les races scandinaves ont merveilleusement mêlé la culture du corps à leur vie nationale. Il parle de Stockholm comme d'un paradis perdu.

Les plus débiles quand il a parlé enflent leurs pectoraux et palpent avec tristesse leurs bras amollis, en rêvant à des attitudes de gladiateurs. A. NÉGIS.

CHAPITRE PREMIER

Comment je suis devenu coureur à pied. — Ma première course. — Je triomphe dans un cross-country. — Pour préparer les athlètes débutants. — Ce qu'on fait en France et à l'étranger. — Conditions physiques du coureur. — Le sprinter et le stayer. — L'alimentation. — L'hygiène. — La période d'entrainement. — La reptation. — La suspension. — La pratique des autres sports.

Né à Marseille, le 20 décembre 1888 et fils de parents provençaux et citadins, je n'ai jamais effectué de séjours prolongés à l'étranger ou au dehors de ma ville natale, vous voyez donc qu'il n'est point besoin d'être fils de cowboys ou d'avoir connu les forêts vierges pour être champion.

Pas mal de gens, après nos insuccès de Stockholm, seraient portés à croire que la race américaine est supérieure à la nôtre. Erreur ! répondis-je un des premiers, nous avons tout pour triompher à condition d'employer et de faire usage de nos qualités. Pourquoi me suis-je adonné aux courses de longue haleine plutôt qu'à celles de vitesse ? A vrai dire je crois que cela tient au hasard qui me fit pratiquer le sport durant la saison d'hiver, alors qu'on ne parlait encore que de cross-country. Une autre raison m'avait également poussé vers cette direction : j'avais assisté quelques mois auparavant à une épreuve de Marathon dans laquelle triompha mon camarade Louis Pautex, qui devint plus tard international.

Du reste, ce fut pour moi une excellente idée, car à cette époque, mes moyens physiques qui étaient très restreints ne m'auraient guère permis de réussir dans le sprint où j'aurais certainement manqué de force et de puissance, étant encore trop jeune. Mon poids, lorsque je fis ma première course, ne dépassait pas 45 kilos, autant que je puis m'en souvenir : ma masse était donc un peu plus lourde que la normale d'après le barême de Quételet, ma taille était tout à fait moyenne.

Donc, vous voyez que jusqu'à 15 ans je n'eus rien de ce qu'on appelle un athlète.

Beaucoup de jeunes gens s'adonnent à la course à pied ou à la pratique d'un sport, à la suite de la lecture des victoires des différents champions, de l'exhibition d'un phénomène athlétique ou d'une discussion qui se termine par un match, d'autres encore, pour avoir entendu leurs camarades de classe ou d'atelier vanter les exploits des athlètes du jour.

Officiellement je me mis à la course en 1904, mais, tout jeune, mon tempérament était conquis par les performances, en un mot à tout ce qui sortait de l'ordinaire. J'adorais les difficultés. La lecture des explorations célèbres, le récit d'un Nansen à l'assaut du pôle me passionnaient, et je me souviens encore de mes parties de jeux de barres, ou des quelques courses que nous organisions dans la cour du collège dont nous déplorions tous les dimensions trop réduites. Je me croyais un héros !

Plus tard, lorsque les journaux commencèrent à s'occuper de sport, je lisais avec un plaisir toujours grandissant les prouesses de nos champions cyclistes, les comptes rendus relatant les rares matches de boxe, de football, de natation, et les fameuses randonnées pédestres organisées par Pierre Giffard, me plongeaient dans un ravissement difficile à décrire.

En 1904, étant élève à l'Ecole d'Industrie (car je voulais être mécanicien de la marine), on courut à Marseille le Marathon de « l'Echo Sportif », le succès de cette épreuve fut énorme : les acclamations du public, l'emballement de la foule me conquirent d'emblée à la course à pied. Et quelques jours plus tard, avec plusieurs camarades de classe, enthousiastes comme moi, nous fondions l' « Athlétic Club de l'Ecole d'Industrie », au grand scandale de nos professeurs qui firent pleuvoir sur nos têtes quelques pensums indignés.

Mais c'est dans la persécution que la foi s'affermit. Rien ne put nous empêcher d'aller tous les jeudis sur le champ de Mars, aujourd'hui transformé en Jardin public, pour nous livrer à nos jeux sportifs.

Et c'est sur une piste cavalière où les bleus venaient s'exercer que je devins coureur à pied.

Certain jour, alors que nous disputions une course sur deux tours

(3.000 mètres environ), un crossman du Phocée Club, un maître pour nous, vint nous demander de l'admettre en notre compagnie. On se mit en ligne, bien que nous fussions sûrs de la victoire du nouveau venu. Une douzaine de camarades, le champion et moi, composions le peloton; un tour après, mes amis avaient tous lâché pied, alors que placé dans la foulée du leader, je suivais aisément ; mais à ma grande surprise, tous mes camarades étaient déjà réunis à l'arrivée et observaient avec anxiété ma course, tout en doutant que je pusse résister encore longtemps; à cent mètres du but mon adversaire démarra; encore inexpérimenté, je fus surpris, mais poursuivant mon effort, je remontais et battais notre invité; je vous l'avoue bien franchement, ce fut certes moi le plus étonné de tous. Mes camarades exultèrent et firent des cabrioles de joie. Le lendemain, à l'école, il n'était bruit que de ma victoire, et ce ne fut pas long pour que je sois sacré grand homme...

Notre club n'étant pas affilié à l'Union des Sociétés françaises de Sports Athlétiques, je décidai quelque jours après de me faire admettre dans une association appartenant à cette fédération. Cette formalité accomplie, j'allais avoir le droit de courir en interclubs. Cette occasion ne devait pas tarder à se présenter : la « Provence Sportive » annonçait l'organisation d'un cross-country handicap pour le 28 février, et c'est ainsi que je débutais en triomphant d'un lot d'une quarantaine des coureurs.

Je n'aurais garde de passer sous silence ce début dont j'ai toujours conservé un souvenir aussi vivace que s'il datait d'hier. Toute la nuit précédant l'épreuve fut pour moi peuplée de rêves et mon sommeil agité. Levé à la première heure, j'arrivais au lieu de rendez-vous alors qu'il n'y avait encore personne et une bonne demi-heure s'écoula avant l'apparition d'un sportsman. Enfin, l'heure du départ sonna, la majorité des spectateurs était fournie par mes camarades de classe et de club, car tous étaient impatients de savoir si je pouvais renouveler ma performance.

Le départ donné, je partais sagement et me maintenais dans le groupe de tête. Après avoir parcouru un circuit de quatre kilomètres, nous devions terminer par un tour de la piste, qui avait vu triompher Louis Pautex. A ma grande surprise, je me trouvais en tête: à 250 mètres du poteau, j'accélérai l'allure et ne fus pas remonté par les cinq ou six coureurs qui me suivaient ; c'était ma première victoire officielle, elle me procurait ainsi ma première médaille. Je vous laisse à penser combien je fus heureux ; dès lors je n'aspirai plus qu'à rééditer ce petit succès.

Vous voyez qu'en fait de préparation, je n'en avais subi aucune et seule la pratique des exercices et des jeux en plein air constitua mon entraînement pour cette course.

UN GROUPE DE CHAMPIONS

De gauche à droite : Jean Bouin, le champion de la course à pied, François Faber, le champion cycliste; Georges Carpentier, le fameux pugiliste, entourant leur masseur Pastaire.

En général, nos coureurs débutent dans des clubs, où ils n'ont pour les initier que les conseils des aînés, des dirigeants ou l'expérience d'un ancien coureur dévoué à son association; quelquefois ces conseils sont à moitié bons: l'intérêt de club entrant en jeu, l'on ne recule pas à faire fournir des efforts trop violents à nos jeunes sportsmen, qui parfois se découragent ou abandonnent aussitôt ce sport qui leur est apparu au-dessus de leurs moyens physiques, conséquence de l'absence de compétence de la part de ceux à qui incombe le soin de guider leurs premiers pas.

A l'étranger, les grands clubs ont presque tous un entraîneur à leur disposition, celui-ci est généralement un ancien coureur; il ne sera pas indispensable que son passé soit celui d'un champion, mais il devra être intelligent et surtout observateur; il lui incombe la charge d'instruire et d'initier le débutant dans ses premières foulées, d'indiquer les mouvements respiratoires nécessaires à ramener les différents organes à l'état normal, calculer la progression de l'effort et répandre les soins indispensables à tous les novices.

Les précautions prises, il n'y aura plus de danger à redouter, tout au contraire, les nouveaux venus ne feront que se développer physiquement en s'adonnant à un sport véritablement complet.

Les conditions physiques nécessaires au coureur à pied sont très difficiles à définir, son anatomie n'a rien de bien établi; on a vu s'illustrer dans ce sport des hommes admirablement découplés et d'autres ayant presque des mensurations anormales. Je crois seulement qu'il est nécessaire d'avoir un organisme parfait, un cœur bien accroché, des poumons solides, une bonne santé et d'être doué d'un moral énergique: ce sont là des conditions indispensables pour devenir champion; en ce qui concerne les formes esthétiques, elles ne jouent qu'un rôle insignifiant.

De l'ensemble, l'on a pu toutefois tirer quelques conclusions: le coureur de vitesse, que nous appelons en termes techniques « sprinter » est généralement fort, musclé et puissant, le coureur de demi-fond, grand et découplé et le coureur de fond, que l'on connaît également sous le nom de « stayer » est petit et léger. Mais cela n'est qu'une constatation que l'on peut démentir aisément en citant les exemples de Walker, le vainqueur du 100 mètres aux Jeux Olympiques de Londres 1908, qui était petit et léger ; Abel Kiviat, le recordman du monde du 1.500 en 3 m. 55 s. 2/5, classé second à l'Olympiade de Stockholm, puissant et trapu, et moi-même pour les courses de fond, mon poids, le jour de mon record de l'heure, n'était pas loin de 70 kilos.

De même qu'il n'existe pas de type du coureur à pied, l'on ne connaît pas une base définitive dans son régime ; tout cela est livré à la propre initiative et dépend du tempérament du pratiquant. Il est évident que l'alcool, le tabac, les vins capiteux, etc., sont rigoureusement exclus du programme.

L'alimentation du sprinter se composera de préférence de viande, celle du coureur de demi-fond s'accommodera indifféremment de viandes et de légumes; quant au stayer, le régime presque végétarien lui sera préférable. On a pu constater, non pas d'une manière définitive mais d'une façon générale, que les animaux aux mouvements rapides, à la détente et aux mouvements puissants tels que lions, tigres, panthères, etc., sont carnassiers, alors que les herbivores sont pour la plupart du temps, lents, mais endurants.

Observateurs de cette théorie, les Américains, lors des derniers Jeux Olympiques de Stockholm, faisaient absorber à leurs coureurs de vitesse des rosbifs très saignants, quelques heures seulement avant les épreuves, alors que leurs coureurs de Marathon consommaient beaucoup de fruits et de légumes.

Comme exemple, je citerai la famille des Kolehmainen qui a produit quatre champions de longue distance. Ces quatre athlètes sont des partisans convaincus du régime végétarien.

Personnellement, durant mon entraînement, je n'ai jamais suivi un régime alimentaire bien rigoureux: j'ai évité le gibier, les sauces et les plats trop variés que comportent quelquefois nos repas. Sans m'y astreindre, mais instinctivement, j'ai toujours eu un goût très prononcé pour les légumes et les fruits cuits ou crus.

Comme boisson, l'eau naturelle est celle qui me convient le mieux; on pourra, afin d'en éviter la crudité, la couper d'oranges pressées et de sucre.

Avant mes courses, mon repas, sans être léger, est assez copieux; généralement, il se compose de poissons, bananes, pommes cuites, confitures et un peu de sucre dissous dans de l'eau, la quantité de liquide ne dépassant pas un verre ordinaire.

Il faudra bien se garder d'absorber trop de boisson. Il est surtout indispensable d'attendre que la digestion soit effectuée ; le temps nécessaire est laissé complètement à l'initiative de l'athlète, nul ne se connaissant mieux que soi-même. J'ai toujours préféré m'abstenir de café et de thé, boissons qui constituent à mon avis des régénérateurs factices et passagers, laissant toujours à leur suite une dépression physique, si minime soit-elle. A la longue, le cœur s'en ressentira inévitablement.

Une camomille ou une infusion quelconque, que nous accompagnerons d'un peu de citron si le goût nous paraît détestable, sera préférable.

Se coucher tôt, se lever de même. Des savants ont affirmé que cette maxime renfermait la source de la vigueur, l'origine de la résistance et le secret d'une longue vieillesse. Il faut y ajouter foi et suivre ce précepte.

Il n'en coûte pas beaucoup de le suivre. Les veilles imposent au corps une fatigue que le repos ne saurait complètement réparer, aussi, suis-je convaincu que le sommeil est un des principaux facteurs du succès.

On pourrait sans hésiter déclarer qu'il est impossible d'être champion, sans soigner son hygiène. Le matin, au saut du lit, ouvrez largement votre fenêtre et commencez une série d'exercices d'assouplissement; une séance d'une dizaine de minutes sera suffisante; terminez par quelques mouvements respiratoires, ensuite, lavage complet du corps, avec une éponge et frictions avec une brosse pour ouvrir les pores de la peau. Cela sera suffisant pour vous maintenir en bonne santé et vous donner la souplesse nécessaire. Les exercices qu'il conviendra le mieux de pratiquer devront être rapides et légers; ils seront toujours préférables à ceux de force ou nécessitant des appareils. Le soir, avant de se coucher, une petite marche, suivie des mouvements identiques à ceux du matin, assureront un sommeil profond et calme.

(A suivre.)

JEAN BOUIN.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Imprimerie de Vaugirard, H.-L. MOTTI, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.